nur 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

WERKSTATT:
- Foto-Workshop
- Verfallene US-Scheune
- Bürstenbaum-Biegen
- Licht für DR-Steppenpferd
- Modellbahn-ABC

Weites Land
Zwischen Pillau und Eydtkuhnen

THW-Diorama
Katastrophe am Drachenfels

Epoche IId/Epoche IIIa
Tipps für Modellanschriften

Exklusiv-Interview
FLEISCHMANN und ROCO digital vereint

Auferstanden aus Ruinen

1949: Start frei für die Bundesbahn

MEB-Neuheiten-Report
- Von A wie AMS über L wie Liliput bis W wie Wiking-Control

Inhalt











Titel: Fahrzeuge Märklin, Rivarossi.
Gestaltung und Foto: Jörg Chocholaty.



MUSEUMSBAHN

Festival auf Reisen

Das war ein Leckerbissen: Parallelausfahrt aus Nebitzschen nach Kemmlitz (rechts) und nach Glossen!



● Im Jahre 1884 wurde die (inzwischen abgebaute) Schmalspurbahnstrecke Mügeln – Döbeln eröffnet. Damit ist die Schmalspurbahn seit 125 Jahren in Mügeln präsent und dieses Jubiläum wurde im Rahmen des „VSSB-Festivals auf Reisen" vom 12. bis 14. Juni 2009 auf der heute noch existierenden Strecke Oschatz – Mügeln – Glossen/Kemmlitz gefeiert. Neben dem Verein Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) waren natürlich die Döllnitzbahn GmbH, der Förderverein „Wilder Robert" e. V. sowie weitere Schmalspurbahn-Betreiber an der Organisation und Durchführung dieses Festivals beteiligt. Am Freitag verkehrte für die zahlreich angereisten Eisenbahnfreunde ein Fotogüterzug, in dem erstmals die vom Förderverein „Wilder Robert" aufgearbeiteten Wagen KD 974-309 (Gepäckwagen) und KKw 97-27-18 (Klappdeckelwagen) mitgeführt wurden. Höhepunkt dieser Sonderfahrt war die erstmals gezeigte Parallelfahrt zweier Züge im Bahnhof Nebitzschen. 99 1574 befuhr dabei das Gleis in Richtung Kemmlitz, während die von der IG Preßnitztalbahn ausgeliehene frühere Mügelner Stammlok 99 1542 mit ihrem GmP in Richtung Glossen weiterfuhr. Der Samstag und der Sonntag standen im Zeichen eines mit insgesamt vier Zuggarnituren angebotenen Stundentakts zwischen Oschatz und Glossen. Neben den zwei Dampfzügen waren auch die 199 031 und der Zittauer Triebwagen VT 137322 im unermüdlichen Einsatz, um bei bestem Wetter die zahlreichen Ausflügler zu befördern. Besonders die beiden Aussichtswagen von der Prignitzer Kleinbahn „Pollo" und der SOEG wurden von den Reisenden gern benutzt. In Oschatz lockte das gleichzeitig stattfindende Stadtfest zahlreiche Menschen an die Strecke oder in die Züge. Freitag- und Samstagabend konnten seit längerer Zeit wieder einmal drei IV K-Lokomotiven vor dem Mügelner Lokschuppen fotografiert werden. Bis Ende der 1980er-Jahre war das ein alltägliches Motiv in der IV K-Hochburg Mügeln.



Fotos: Kunick

Im schönsten Abendrot zeigten sich drei IV K vor dem Lokschuppen in Mügeln.

Die neueste Type aus dem Hause Bombardier ist die Baureihe 476. 476 103 ist am 27. Mai 2009 als Erprobungsträger für die französische SNCF auf der Nord-Südstrecke bei Einbeck-Salzderhelden unterwegs. Sie besitzt zu diesem Zeitpunkt nur die Zulassung für Deutschland, trägt aber auch schon die Beschriftung des neuen Eigentümers.



Foto: Liebert

PRIVATBAHN

Erste Railpool-Lok an die EVB



Foto: Brüggemann

Im Schlepp eines Triebwagens erreichte die erste Railpool-185 Bremervörde.

● Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) erhielten im Mai 2009 ihre erste Traxx-Lok von Railpool. Die EVB will in Zukunft insgesamt drei Loks dieses Typs bei Railpool anmieten. Bisher nutzte die EVB Fahrzeuge des Typs Taurus von Siemens-Dispolok beziehungsweise MRCE. Bei der EVB orientierte man sich nun aber neu, da das Angebot von Railpool nach Angaben der EVB wirtschaftlicher sei. Die erste Lok, 185 672, traf am 23. Mai bei der EVB in Bremervörde ein. Da der dortige Standort nicht elektrifiziert ist, kam die E-Lok im Schlepp eines Triebzuges von Bremerhaven nach Bremervörde. Ende Mai erhielt die EVB die zweite Railpool-Lok und Ende des Jahres soll die dritte Maschine kommen. Die EVB ist beim Gütertransport vor allem im Container-Ganzzugverkehr im so genannten Elbe-Weser-Dreieck engagiert.



Foto: Molle

Eine neue Lok der Baureihe V180 für die Rennsteigbahn: Am 26. Mai 2009 wurde die in Neustrelitz untersuchte 228 758 in ihre neue Heimat überführt. Sie zog den DGS 88096 von Großkorbetha nach Ilmenau. Als Schlusslok diente die ursprüngliche Planlok 213 334. Aufgenommen wurde der Zug zwischen Vieselbach und Erfurt. Mit der ehemaligen „D&D 2403“, Ex-228 758, gibt es nun wieder eine steilstreckentaugliche V180 am Rennsteig. Bei der Veranstaltung „Schmiedefeuer am Rennsteig“ am 30. und 31. Mai hatte sie ihre Rennsteig-Premiere und bespannte einige Züge zwischen dem Bahnhof Rennsteig und Themar. Die Lok soll auch in Kürze wieder ein neues historisches Farbkleid bekommen.

Von Gleicheren unter Gleichen



Dr. Karlheinz Haucke

Rein theoretisch hatten alle dieselben Chancen. Das war schon bei der Währungsreform 1948 mit 40 D-Mark bar auf die Hand so und das galt nicht zuletzt dank des Marshallplans auch für Schiene und Straße. Was just unter diesem Titel schiedlich und friedlich als Leistungsschau anno 1951 in der Essener Gruga präsentiert wurde.

Nun gab es freilich schon damals Gleichere unter Gleichen, was sich nicht nur an Milchpulverkonserven und Ersatzkaffee festmachen ließ. Auch die unter schwierigen Bedingungen, aber mit viel Elan an den Start gegangene Deutsche Bundesbahn sollte dies schon nach wenigen Jahren feststellen.

Dabei war die DB, die alsbald nicht nur, aber auch mit just diesem Kürzel, sprich Emblem, auf Neudeutsch Logo, Flagge zeigte, zunächst unbestritten der entscheidende Faktor für den wirtschaftlichen Aufschwung, der in die vielbestaunten Wirtschaftswunderjahre mündete.

Bekanntlich frisst aber auch die Revolution ihre Kinder. Und so half die Bundesbahn gewissermaßen selbst der Konkurrenz auf die Beine, nicht zuletzt mit den immer länger werdenden Autotransportzügen nicht nur aus Wolfsburg. Die DB hatte eben selbst am Ast zu sägen, auf dem sie saß, während der Straßenbau zu florieren begann. Wahlweise Politiker hatten halt schon früh erkannt, dass des Volkes Wunsch eher ein eigener Wagen denn eine (bundes-)eigene Bahn sein würde. Dass sich an dieser einst Bonner Einschätzung in Berlin nichts geändert hat, zeigt die Abwrackprämie. Komisch, auf die für (Modell-)Eisenbahnfahrzeuge warten wir mit Sicherheit weiter vergeblich.

Na dann, auf ins Verkehrschaos bei der Irrfahrt für freie Bürger!

Der Berlin-Night-Express verkehrt seit einiger Zeit auch mit neu gestalteten schwedischen SJ-Wagen. Am 8. Juni 2009 ist der Zug mit seinen dunkelblauen, fast schwarzen Wagen auf dem Weg zur Abstellung nach Lichtenberg. Gezogen wird die Garnitur von der Lok 109-1 (Ex-DR 211) der Bahngesellschaft Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG).



Foto: Schulz



Foto: Marquardt

Die bisher im Kemptener Gbf abgestellten acht 218 wurden am 14. Juni 2009 in einem Lokzug zum Stillstandsmanagement nach Hagen überführt. Es handelt sich dabei um folgende Maschinen: 218 153, 201, 202, 203, 205, 219, 223 und 224. Bespannt wurde der Lokzug von der Kemptener 218 214, die nach der Überführung ins Allgäu zurückkehrte.

RHEINLAND-PFALZ

Unfall mit VT 98

● Am Sonnabend, 6. Juni 2009, ereignete sich auf der Eifelquerbahn in der Nähe der Ortschaft Dockweiler ein schwerer Unfall. Eine Schienenbusgarnitur mit VT und VS 98 stieß an einem unbeschrankten Bahnübergang mit einem Muldenkipper-Lkw und dessen Anhänger zusammen. Insgesamt sechs Personen wurden bei dem Unfall schwer verletzt, weitere 20 Fahrgäste wurden leicht verletzt und in Zelten an der Unfallstelle versorgt sowie, sofern notwendig, in Krankenhäuser gebracht. Die Schwerverletzten, darunter den Lkw-Fahrer, den Triebfahrzeugführer und den Zugbegleiter, flog man mit Rettungshubschraubern ins Krankenhaus. Insgesamt waren 120 Rettungskräfte im Einsatz. Nach einigen Zeugenaussagen fuhr der Schienenbus in den Anhänger des Lasters. Dessen Fahrer soll den herannahenden Zug übersehen haben. Nach zeitweiliger Sperrung ist die Strecke wieder freigegeben. Die Staatsanwaltschaft Trier leitet die Ermittlungen.



Foto: Hennicke

Der Triebwagen entgleiste und rutschte eine drei Meter tiefe Böschung hinunter. Der Steuerwagen verkantete sich über die Puffer und sprang ebenfalls aus dem Gleis.

Zwischenhalt

■ **Seit dem 14. Juni 2009,** dem kleinen Fahrplanwechsel, stehen alle ICE-T- und ICE-3-Garnituren wieder zur Verfügung. Allerdings wird die Linie Hamburg – Berlin – München weiterhin in Berlin gebrochen.

■ **Auf der Eifelquerbahn** zwischen Kaiseresch und Gerolstein soll es nach dem Willen des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz wieder vertakteten Nahverkehr geben. Dies beschloss die Verbandsversammlung am 9. Juni 2009.

■ **Berliner S-Bahn I:** Das Unternehmen hat ein umfangreiches Austauschprogramm für die Räder der Fahrzeugbaureihe 481 gestartet. Zur raschen Umsetzung hat die S-Bahn ihre Werkstattkapazität erweitert und 60 zusätzliche Mitarbeiter aus anderen DB AG- sowie Fremdbetrieben eingestellt.

■ **Berliner S-Bahn II:** Anfang Juni gab es einen Wechsel in der Geschäftsführung: Peter Büsing, 40, übernahm das Ressort Produktion von Ulrich Thon, 52, der in die DB-Regio-Zentrale nach Frankfurt am Main wechselt. Büsing war zuvor bei DB Regio in Hannover zuständig für Produktion und Technik im Nahverkehr Norddeutschlands.

■ **Die Oberbürgermeister** der kreisfreien Städte Sachsen-Anhalts haben gemeinsam mit dem Städte- und Gemeindebund des Landes Konzepte für den mitteldeutschen Fern- und Regionalverkehr des Zieljahres 2020 vorgeschlagen. Damit gibt es nach dem sächsisch-bayerischen Städtenetz und dem Städtenetz Eisenbahnverkehr Saalbahn-Frankenbahn eine weitere kommunalpolitische Initiative pro Eisenbahn.

■ **Die Rennsteigbahn** will an den Wochenenden wieder reguläre Züge über den Kamm des Thüringer Waldes fahren lassen. Denkbar sei der Einsatz einer 612-Garnitur ab Leipzig oder Gera. Die 612 besitzen Steilstreckenzulassung und könnten die Strecke Leipzig – Bahnhof Rennsteig in etwa zweieinhalb Stunden bewältigen.

■ **Der Lokschuppen in Vacha** wurde von der Interessenvereinigung Verkehrsgeschichte mittleres Werratal e. V. (IVmW) übernommen. Vereinseigene Fahrzeuge sollen dort abgestellt und das gesamte Gelände schrittweise wieder für Eisenbahnbetriebszwecke nutzbar gemacht werden.

■ **Der Aufsichtsrat der DB AG** hat vier neue Vorstandsmitglieder bestellt: Das neu geschaffene Ressort Compliance (Einhaltung von Verhaltensregeln), Datenschutz und Recht übernimmt der 57-jährige Jurist Gerd Becht. Neuer Vorstand für Personal wird der 59-jährige Ulrich Weber, ebenfalls

RHEINLAND-PFALZ

Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn

● Die Brexbachtalbahn Siershahn – Engers verbindet die Höhen des Westerwaldes mit dem Rheintal. Auf einer Streckenlänge von 21,6 Kilometern ist ein Höhenunterschied von 230 Metern zu bewältigen. Auf der Brexbachtalbahn befinden sich 36 Brücken und Viadukte sowie sieben Tunnel. Der Personenverkehr wurde 1989 eingestellt. Hauptaufgabe im Güterverkehr war die Tonabfuhr von Gruben im Westerwald in Richtung Rheintal. 2001 verlor der letzte Teilabschnitt der Brexbachtalbahn den Güterverkehr. Die Strecke wuchs zu und war abschnittsweise nicht mehr befahrbar. Im März 2007 gründete sich der Verein Brexbachtalbahn e. V. mit dem Ziel, die Strecke für den touristischen Verkehr wieder in Betrieb zu nehmen. Als Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen fungiert die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH, Linz am Rhein. Am 13. Februar 2009 erteilte das Verkehrsministerium von Rheinland-Pfalz die Betriebsgenehmigung für den Abschnitt von Siershahn bis Grenzau. Dieser Abschnitt wurde im Rahmen des 125-jährigen Streckenjubiläums am Pfingstwochenende vom 30. Mai bis 1. Juni 2009 wieder eröffnet. Pendelfahrten sowie ein buntes Rahmenprogramm in den Bahnhöfen Siershahn, Ransbach und Grenzau lockten zahlreiche Besucher an.


Foto: Wirtz

Pendelfahrten mit 50 3552 und der frisch altrot lackierten 260 109 waren eine Attraktion beim Streckenjubiläum.

DB REGIO

Das Herz Europas


Foto: Habermann

Richtig schick ist die 146.2 im Werbegewand. Sie dürfte bald als Modell erscheinen.

● Eine neue Werbelok der DB AG, 146 227, wurde am 15. Juni 2009 im Stuttgarter Hauptbahnhof vorgestellt. Die Traxx-Lok von DB Regio Baden-Württemberg wirbt unter dem Motto „Das neue Herz Europas" für den Ausbau der Bahnstrecke von Stuttgart nach Ulm. Der Ausbau der Querung der Schwäbischen Alb ist nicht nur in der betroffenen Region konsensfähig und das trotz erheblicher Kosten. Pikanterweise wirbt die Lok nicht gleichzeitig für das Bahnhofsprojekt „Stuttgart 21", das normalerweise von den Verantwortlichen in einem Atemzug mit der Streckenertüchtigung genannt wird, das aber bei der Mehrheit der Bevölkerung auf Ablehnung trifft. Der Stuttgarter OB Wolfgang Schuster wurde entgegen der DB-Pressemeldung nicht vor Ort gesehen. Er musste wohl noch die Wahlen vom 7. Juni 2009 verdauen.

Jurist. Das Ressort Personenverkehr übernimmt der Diplom-Ingenieur Ulrich Homburg, seit 2003 Chef von DB Regio. Er folgt Dr. Karl-Friedrich Rausch, der an die Spitze des Ressorts Transport und Logistik der DB ML AG wechselt.

■ **90,6 Prozent** aller Züge in Großbritannien waren im letzten Jahr pünktlich. Als Network Rail 2002 die Zuständigkeit für die Infrastruktur erhielt, lag die Pünktlichkeit mit 78,6 Prozent auf einem Rekordtief.

■ **Das Arriva-Werk Nord** in Neustrelitz montiert derzeit zwei ER 20-Lokomotiven von Siemens. Diese Kooperation soll das STS-Werk in München entlasten.

■ **Veolia** lässt seit Anfang Juli an den Wochenenden Züge zwischen Malmö und Stockholm fahren und bricht damit das Monopol der staatlichen schwedischen Bahngesellschaft Svenska Järnvägar (SJ).


Foto: Gerlach

„Rail4Chem" (R4C) zieht das Gaskesselwagen-Ganzzugpaar DGS 48274/273 zwischen dem französischen Lauterbourg und dem niederländischen Geleen und zurück mit Dieseltriebfahrzeugen. Während in der Vergangenheit R4C Vossloh-Maschinen vom Typ G1206BB (teils in Doppeltraktion) beziehungsweise G 2000 BB nutzte, kommen in der letzten Zeit vermehrt auch geleaste EMD-Loks des Typs Class 66 zum Einsatz. Das inzwischen mit R4C-Dekor versehene Triebfahrzeug 6602 (bis Ende 2008 bei ERS eingesetzt) beförderte am 5. Juni 2009 den Zug rheinabwärts und wurde kurz vor Nauheim aufgenommen.

BAHNWELT AKTUELL



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Marquardt

Das Schild weist auf die (vermutlich einzige) Besonderheit des Bahnhofs hin. Allerdings hat die Sache einen kleinen Haken: Das Schild hängt nicht am höchsten, zweigleisigen Bahnhof, sondern nur am zweithöchsten. Der höchstgelegene, zweigleisige Bahnhof Deutschlands liegt in St. Georgen an der Schwarzwaldbahn (Seehöhe 806 Meter). Er schlägt unseren gesuchten Bahnhof um läppische fünf Meter. Vielleicht gibt es ja eine historische Erklärung für das falsche Schild: Die Schwarzwaldbahn war erst 1873 durchgängig befahrbar, die Strecke, an der unser gesuchter Bahnhof liegt, jedoch schon 20 Jahre früher. Das abgebildete Schild ist zwar keine 157 Jahre alt, aber es könnte ja sein, dass es eine ältere Tafel gab und man diese irgendwann ersetzt hat. Wie heißt der gesuchte Bahnhof?

Schicken Sie die richtige Lösung bis zum 15. August 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: Anhaltische Bahn Gesellschaft (ABG)/Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Gewonnen haben: Schack, Dieter, 10315 Berlin; Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Mayer, Andreas, 63486 Bruchhöbel; Mehlhorn, Peter, 15366 Hoppegarten; Stampfli, Roland, CH-4535 Hubersdorf; Heinrich, Rudolf, 75031 Eppingen; Kraus, Magdalena, 91054 Buckenhof; Ehrig, Ines, 06188 Braschwitz; Taube, Ulrich, 14776 Brandenburg; Seidel, Walter, 08371 Glauchau; Janßen, Jürgen, 27638 Wremen; Mayer, Andreas, 86199 Augsburg; Kriebs, Thomas, 66809 Nalbach; Durante, Mario, I-30026 Portogruaro; Winkels, David, 47533 Kleve; Bergner, Klaus-Peter, 04318 Leipzig; Lübeck, Peter, 06842 Dessau-Roßlau; Wichern, Catharina, 24536 Neumünster; Wallmann, Holger, 25335 Elmshorn; Schlabe, Uwe, 99735 Wolkramshausen.

MUSEUMSBAHN

40 Jahre BEM



Foto: Nolte

Eine spektakuläre Doppelausfahrt boten 50 0072 und 52 8168 den zahlreichen Besuchern in Nördlingen.

Mit einer Festwoche feierte das Bayerische Eisenbahn-Museum (BEM) Nördlingen das 40-jährige Bestehen des Vereins. Anlässlich dieser Festwoche verkehrten zahlreiche Sonderzüge mit Dampf- und Dieselloks auf den von Nördlingen ausgehenden Strecken. Eine Lok- und Fahrzeugausstellung im Museum und im alten Güterbahnhof zeigte die umfangreiche Sammlung des Vereins. Zahlreiche Sonderzüge aus Bayern und Österreich rundeten das Programm ab. Zeitweise standen in Nördlingen acht Lokomotiven unter Dampf und man fühlte sich in die späten 1960er-Jahre zurückversetzt. Zur Freude vieler Dampflokfreunde konnte das BEM wieder seine 50 0072 (Ex-50 481 bezeihungsweise Ex-50 3502) einsetzen, nach drei Jahren Pause und dazwischenliegender Hauptuntersuchung. 50 0072 ist die einzige original erhaltene ölgefeuerte Dampflok der Baureihe 50.



Foto: Ortlieb

50 0072 des Bayerischen Eisenbahnmuseums mit E31761 von Donauwörth über Nördlingen nach Dinkelsbühl überquert die Wörnitzbrücke Hoppingen auf dem Weg nach Nördlingen.



Foto: Haslebner

Die ehemalige ÖBB-Fußball-Werbelok „Griechenland", 1116.007, fährt seit 20. Juni 2006 als SOS-Kinderdorf-Lok. Die soziale Organisation für bedürftige Kinder, die in 132 Ländern der Welt tätig ist, wurde 60 Jahre alt. Dekoriert wurde die Lok mit Bildern der SOS-Kinderdorf-Kinder. Die Loktaufe erfolgte am 19. Juni 2009 in Wien durch Claus Stadler, Geschäftsführer der ÖBB-Werbecenter GmbH, und Christian Moser, Geschäftsführer der SOS-Kinderdörfer in Österreich, und die jungen Künstler. Am 28. Mai 2009 war die Lok in Graz (Bild).

NIEDERSACHSEN

103 im Harz



Foto: Liebert

Das sieht man auch nicht alle Tage: Eine Epoche-V-218 vor einem Epoche IV-TEE.

● Am 30. Mai 2009 war zum ersten Mal eine Lok der Baureihe 103 mit einem TEE auf den nicht elektrifizierten Strecken im Vorharz unterwegs. Ab Hannover hatte 103 235 den historischen Wagenpark allein bis nach Braunschweig gebracht. Von dort aus ging es mit 218 451 als Vorspann in Richtung Kreiensen. In Kreiensen verabschiedete sich die 218 und die 103 fuhr allein mit dem Zug bis zum Ziel der Reise nach Heidelberg. Veranstalter dieser wohl einzigartigen Fahrt waren die Braunschweiger Eisenbahnfreunde.

TOP und FLOP

TOP: 40 Tote sind 40 zuviel

40 Jugendliche verunglückten 2008 im Zusammenhang mit der Eisenbahn tödlich. Die DB AG und die Bundespolizei starteten jetzt eine Sicherheitskampagne, die sich an Schüler im Alter von zehn bis 15 Jahren wendet und den Themen Unfallverhütung, richtiges Verhalten auf Bahnanlagen sowie Gewalt und Vandalismus widmet. Dazu lieh man sich von den SBB den dort seit langem genutzten Schul-Zug (Siehe auch MEB 2/2006). Infos: www.deutschebahn.com/praeventionszug.

FLOP: Rücksichtslos

Der historische Wagen B11 wurde 1933 von der SIG in Neuhausen gebaut und war jahrelang im Appenzeller Land auf den Schmalspurstrecken im Einsatz. Mittlerweile ist er schon längere Zeit außer Dienst gestellt und war für das Nostalgie Programm des Dampfloki-Vereines Appenzeller Bahnen vorgesehen. Der historische Eisenbahnwagen wurde nun für eine Notfallübung der Feuerwehr verwendet, bei der er am 9. Juni 2009 in Gais zerstört wurde. Für den Dampfloki-Verein ist dies ein herber Rückschlag. Dort herrscht völliges Unverständnis, dass ein 76 Jahre alter Eisenbahnwagen, der sich in technisch gutem Zustand (der Wagen wurde in den 1980er-Jahren generalüberholt) befindet, für diese Übung verwendet wurde und die Appenzeller Bahnen, Eigentümer des Wagens, ihr Einverständnis zu dessen Zerstörung ohne Rücksprache mit den Vereins-Verantwortlichen gegeben haben. Der Verein ist Eigentümer der Schmalspurdampflok G3/4 aus dem Jahre 1902 und möchte diese zusammen mit zwei historischen Personenwagen auf eigene Kosten instandsetzen. Damit plant der Verein den Betrieb eines historischen Dampfzuges von Herisau nach Wasserauen. Dazu wäre der B 11 dringend benötigt worden, da lediglich ein weiterer passender Personenwagen existiert. Die Eisenbahnfreunde stehen vor einem Scherbenhaufen. Aufgeben wollen sie nicht, so die Aussage des Präsidenten Andreas Schaad: „jetzt erst recht, lautet das Motto".



Foto: Schaad

Training ist nötig, aber nicht unbedingt an historischen Wagen!

BAHNWELT AKTUELL

MUSEUMSBAHN

Reanimiert


Foto: Menzel

Kaum wird eine alte Strecke wieder befahren, sind die Züge gut gefüllt.

● Am Pfingstwochenende weckten ehrenamtliche Mitglieder der Landeseisenbahn Lippe (LEL) einen Teilabschnitt der Ex-KBS 204 (Lemgo – Hameln), das Stück von Barntrup nach Dörentrup, aus dem Dornröschenschlaf und boten musealen Ausflugsverkehr bei einer Sonderfahrt mit der Dampflok 92 6505 und dem Heckeneilzug der LEL aus Extertal-Bösingfeld. Die Fahrt startete pünktlich um 12.45 Uhr im Bahnhof Barntrup nach einigen Gruß- und Dankesworten der örtlichen Politiker und Förderer wie „ProBahn" oder dem Verkehrsverbund Ostwestfalen Lippe (VVOWL). Der planmäßige Personenverkehr endete dort bereits im Jahr 1980. Bis zum Jahr 2001 wurden gelegentlich noch Getreidezüge über die Strecke abgefahren. Die Eröffnungsfahrt am 30. Mai 2009 führte über Bega und Farmbeck nach Dörentrup und wieder zurück. Am nächsten Tag war erstmals die neue Diesellok der LEL im Einsatz. Bei ihr handelt es sich um ein MaK-Exemplar der Reihe 600D, die im Jahr 1955 in Kiel gebaut worden ist und ihre erste Heimat bei der AKN fand. Im März 2009 kam die Lok ins Extertal, wo sie eine Hauptuntersuchung samt Neulack in Blau erhielt.


Foto: Franke

Bei Bad Dürrenberg auf der Autobahn A 9 konnte man am 10. Juni 2009 die Dampflokomotive 99 7234 treffen. Sie war auf dem Weg von Meiningen, wo sie eine Hauptuntersuchung erhielt, nach Wernigerode.


Foto: Hehl

Die jüngste Botschafter-Lok im Bahnpark Augsburg stammt aus Tschechien: Es ist die elegante Tenderlok 477.060, die als Leihgabe des technischen Nationalmuseums in Prag am 23. Mai 2009 von Chomutov ins Rundhaus Europa überführt wurde.

Der Schwellenleger

„Stuttgart 21" auf der Kippe?

● Die Kommunalwahlen in Stuttgart am 7. Juni 2009 erschütterten die Mehrheitsverhältnisse im Gemeinderat: Die Grünen stellen nun die stärkste Fraktion. Ihren Wahlsieg verdanken sie zu einem großen Teil ihrer Ablehnung des bei der Bevölkerung höchst unpopulären Bahnhofsprojektes „Stuttgart 21". Das bestätigten sogar konservative Wahlverlierer. Die so genannte bürgerliche Mehrheit im Gemeinderat hat OB Schuster verloren. Er wird sich neue Mehrheiten suchen müssen. Die Grünen wollen dabei auch „Stuttgart 21" wieder ins Gespräch bringen, denn trotz unterschriebener Verträge gibt es Ausstiegsmöglichkeiten und vielleicht herrscht in der Schwabenmetropole bald wieder kaufmännischer Verstand statt Prestigesucht.

DÄNEMARK

Lok E 991 hat Fristablauf

● Am 23. Mai veranstaltete das Danmarks Jernbanemuseum (Dänisches Eisenbahnmuseum) in Randers einen Tag der offenen Tür. Mit Dampf- und Nohabloks bespannte Sonderzüge fuhren von Randers nach Århus, Uggelhuse, Langa und Viborg. Höhepunkt des Tages war dann der Sonderzug von Randers über Langa, Viborg, Skive nach Ronbjerg. Dieser wurde von der Vierzylinder-Schnellzuglok E 991 (Frichs, Bj. 1947) mit der Achsfolge 2'C1' gezogen. Eventuell war dies die letzte Fahrt der Lok E 991, da im September die Laufwerks- und die Kesselfrist der Lok ablaufen. Danach droht wohl vorerst eine mehrjährige Abstellung.


Foto: Heilmann

Lok E 991 am 23. Mai 2009 im Bahnhof Randers bei der Zugbereitstellung zur Fahrt nach Ronbjerg


Foto: Heiderich

Der hauptsächlich im Alpenverkehr tätige Güterverkehrsdienstleister Lokomotion, an dem auch DB Schenker zu 30 Prozent beteiligt ist, erhielt im Juni eine neue Traxx-Lok im hauseigenen Zebra-Design. Es ist die erste Lokomotion-Maschine aus dem Hause Bombardier.

MUSEUMSBAHN

IK-Endmontage hat begonnen

● Nach nur vier Monaten Montagezeit steht der Nachbau der ersten sächsischen Schmalspurdampflok vor der Vollendung. Davon konnte sich der Auftraggeber, der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB), im Beisein zahlreicher Medienvertreter Ende Mai im Dampflokwerk Meiningen überzeugen. „Hier haben die rund 80 sächsischen Firmen, die sich beteiligt haben, gute Arbeit geleistet", so das Fazit des Vereinsvorsitzenden Dr. Andreas Winkler. Er dankte dem Dampflokwerk Meiningen dafür, dass es diese Herausforderung so hervorragend meisterte. „Es war für uns alle eine Premiere. Ohne detaillierte historische Vorlagen ist dieser Neubau eine wirkliche Meisterleistung", betonte Winkler. „Ab 29. Juni präsentieren wir die IK den Sachsen und ihren Gästen", so der Vereinsvorsitzende. Dazu werde man eine Woche lang mit der IK auf einem Tieflader durch den Freistaat touren. „Großes Finale ist am 4. Juli in Radebeul. Dort dampft sie dann erstmals auf der Schiene", sagte Winkler. An jeder Station werde die IK mit einem Fest begrüßt (Tourdaten: www.ssb-sachsen.de). Möglich wurde der Bau der IK Nr. 54 durch Sach- und Geldspenden im Gesamtwert von über 788 000 Euro. Die Bauteile entstanden mehrheitlich bei sächsischen Maschinen- und Fahrzeugbauunternehmen. Zukünftiger Betreiber der IK wird der Verein IG Preßnitztalbahn e. V..


Foto: Dau

Zum Pressetermin waren auch die Sponsoren Dr. Gruner und Gattin geladen. Sie spendeten stattliche 2500 Euro und stehen symbolisch für die vielen Engagierten.

Zeitreise



Das einstige Empfangsgebäude steht noch, soll aber bald einem Supermarkt weichen.

Braunlage: Kommt die Bahn?

Neben der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) und der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) gab es als dritte meterspurige Eisenbahn im Harz die Südharzeisenbahn (SHE) Wurmberg (nur Güterverkehr) – Braunlage – Walkenried und Braunlage – Sorge – Tanne. Zwischen August und Oktober 1899 ging sie in Betrieb. Eine Gleisverbindung zur NWE gibt es seit 1913, ebenso durchgehende Züge Wernigerode – Braunlage, und seit 1928 kam man von Braunlage umsteigefrei auf den Brocken. Das im Osten gelegene SHE-Teilstück wurde stillgelegt, nachdem eine NWE-Mallet 1947 letztmals NWE-Wagen aus Braunlage abgeholt hatte. Zwar erholte sich der Reiseverkehr im Wes-ten, allerdings nur vorläufig. Auch ein 1960 angeschaffter Triebwagen vermochte nicht, die sinkenden Reisendenzahlen aufzuhalten. Am 28. September 1962 fuhr der letzte Zug aus Braunlage ab. Aktuell wird darüber diskutiert, Braunlage wieder ans Netz der nunmehrigen Harzer Schmalspurbahnen (HSB) anzuschließen – wenn auch auf einer neuen Trasse (die alte ist verbaut) und mit einem neuen Bahnhof in Braunlage.

Fotos: Luckmann, Schumacher (o.)



Triebwagen T 14 und Wagen 2 warten auf Abfahrt im Endbahnhof (seit 1958) Braunlage.

SCHWEIZ

Sensationelles Dampfgespann

Foto: Armin Schmutz



Dampflok 241 A 65 und 241 P 17 bei Neyruz in der Nähe von Fribourg.

Eine Herausforderung für alle Bilderjäger und Dampflokfans: Eine Doppelbespannung mit zwei französischen Großdampfloks quer durch die Schweiz! Daran beteiligt waren die SNCF-241 A 65 vom gleichnamigen Verein aus Full und die SNCF-241 P 17 der Chemins de Fer du Creusot, Frankreich. Am 30. Mai 2009 dampfte die 241 A 65 mit den vereinseigenen Wagen von Full via Basel nach Genf, wo fast zeitgleich der Zug aus Le Creusot eintraf. Am Folgetag standen die Signale um 9 Uhr für die beiden Dampfkolosse mit dem vereinigten Wagenmaterial von rund 800 Tonnen auf Grün. Der gut besetzte Extrazug fuhr erst am Genfersee entlang nach Lausanne, erklomm die Steigung des Lavaux mit der einmaligen Sicht auf Rebberge und den See, dampfte weiter nach Fribourg, Bern, Aarau, Brugg und über den Bötzberg nach Basel. Dort trennten sich die Wege wieder. Während die 241 A 65 nach Full bei Koblenz zurückkehrte, verabschiedete sich die 241 P 17 in Richtung Mulhouse, Frankreich, um von dort am nächsten Tag via Besançon, Dole und Beaune nach Le Creusot zu dampfen.

Foto: Mann



Am 26. Januar 2009 war Lok 186 181 noch ganz neu im ITL-Containerverkehr Aschaffenburg/Hafen – Rotterdam. Die ITL gab jüngst 186 181 und 182 wegen Unzufriedenheit und Mängeln an Bombardier zurück.

ÖSTERREICH

Wie der Blitz

● Aufgrund eines Blitzeinschlages, der am 28. Mai 2009 das Stellwerk Süssenbrunn am Nordrand Wiens schwer beschädigte, war diese örtliche Sicherungsanlage längerfristig außer Betrieb. Die internationalen Züge von Wien Süd/Ostseite nach Tschechien, Deutschland und Polen wurden über Wien-Meidling oder über den Zentralverschiebebahnhof Kledering und die Wiener Schnellbahn beziehungsweise die Flughafen-S-Bahn S 7 umgeleitet. Auch der Güterverkehr war vom Blitzeinschlag betroffen.



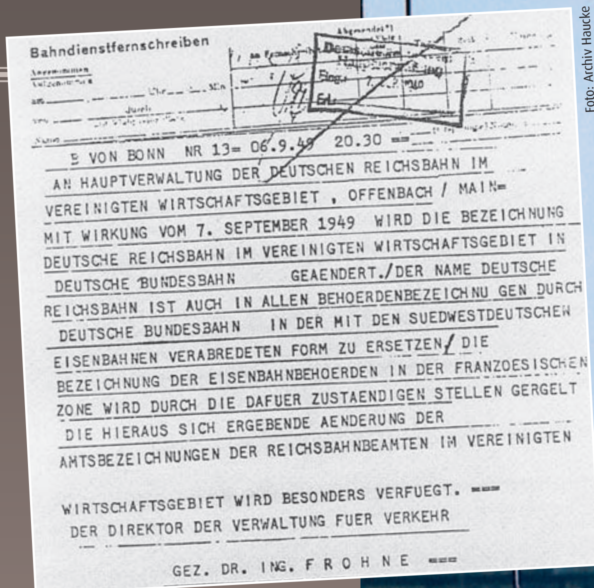
Foto: Saßmann

Der EC 16 von Wien nach Prag am 11. Juni 2009 auf dem Wiener Schnellbahnring bei der Fahrt über die Donaubrücke.



Foto: Henschel

Ein seltener Gast an der Ruhr ist die Hanauer 50 3552, die am 13. Juni 2009 die Siegener 52 auf einer Fahrt von Siegen nach Oberhausen vertrat. Die Fahrgäste hatten in Oberhausen die Möglichkeit, die gerettete Modellbahnwelt Oberhausen zu besuchen. Auf dem Bild überquert 50 3552 bei der Rückfahrt das Wittener Viadukt.


Bahndienstfernschreiben

E VON BONN NR 13= 06.9.49 20.30 ==
AN HAUPTVERWALTUNG DER DEUTSCHEN REICHSBAHN IM
VEREINIGTEN WIRTSCHAFTSGEBIET , OFFENBACH / MAIN=
MIT WIRKUNG VOM 7. SEPTEMBER 1949 WIRD DIE BEZEICHNUNG
DEUTSCHE REICHSBAHN IM VEREINIGTEN WIRTSCHAFTSGEBIET IN
DEUTSCHE BUNDESBAHN GEAENDERT./DER NAME DEUTSCHE
REICHSBAHN IST AUCH IN ALLEN BEHOERDENBEZEICHNU GEN DURCH
DEUTSCHE BUNDESBAHN IN DER MIT DEN SUEDWESTDEUTSCHEN
EISENBAHNEN VERABREDETEN FORM ZU ERSETZEN/ DIE
BEZEICHNUNG DER EISENBAHNBEHOERDEN IN DER FRANZOESISCHEN
ZONE WIRD DURCH DIE DAFUER ZUSTAENDIGEN STELLEN GERGELT
DIE HIERAUS SICH ERGEBENDE AENDERUNG DER
AMTSBEZEICHNUNGEN DER REICHSBAHNBEAMTEN IM VEREINIGTEN
WIRTSCHAFTSGEBIET WIRD BESONDERS VERFUEGT. ==
DER DIREKTOR DER VERWALTUNG FUER VERKEHR
GEZ. DR. ING. F R O H N E ===

Foto: Archiv Haucke

Bahndienstfernschreiben vom 6. September 1949: Es gilt als Geburtsurkunde der Deutschen Bundesbahn.

Reichsbahn adé: „Mit Wirkung vom 7. September 1949“ hat die Staatsbahn „im vereinigten Wirtschaftsgebiet“ einen neuen Namen und alte Probleme. →

Vor 60 Jahren nahm die Deutsche Bundesbahn Fahrt auf

IM WESTEN WAS NEUES



Foto: Helmut Säuberlich

Zeit der Kontraste: Der VT 10501 „Senator“ 1953 in der noch halb zerstörten Empfangshalle Hagen, dahinter Einheitsabteilwagen.

Also, wer eine ordentliche Gründungsversammlung erwartet, aus der sich das Gründungsdatum herleitet, der wird bei der Deutschen Bundesbahn nicht fündig. Ein schlichtes, aber in seiner Tragweite überaus gewichtiges Bahndienstfernschreiben läutete die neue Staatsbahnära in der blutjungen Bundesrepublik ein.

Die Anweisung an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, „mit Wirkung vom 7. September 1949... die Bezeichnung Deutsche Reichsbahn im vereinigten Wirtschaftsgebiet in Deutsche Bundesbahn" zu ändern, erging durch den Direktor der Verwaltung für Verkehr, Dr. Ing. Edmund Frohne, den späteren Bundesbahnpräsidenten, der vom 13. Mai 1952 bis zum 12. Mai 1957 an der DB-Spitze stand.

Offiziell existierte die Bundes(eisen)bahn auf dem Papier aber schon länger und zwar seit der Verkündung des Grundgesetzes durch den Parlamentarischen Rat am 23. Mai 1949. Dort heißt es (bis 23. Dezember 1993) in Artikel 87, Absatz 1: „In bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau werden geführt der Auswärtige Dienst, die Bundesfinanzverwaltung, die Bundeseisenbahnen, die Bundespost und nach Maßgabe des Artikels 89 die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und der Schiffahrt."

Da die Väter des Grundgesetzes ihr Werk mitnichten an einem verlängerten Maiwochenende formulierten, die einseitige Währungsreform vom 20. Juni 1948 in den drei Westzonen auch von langer Hand vorbereitet sein musste, war die Bundesbahn sicher auch schon länger geplant.

Bundesbahnfotograf Helmut Säuberlich erinnert sich: „Eine meiner Aufgaben be- →





Der Nachholbedarf, nicht nur was ordentlichen Tabak für die Raucher angeht, ist groß und ebenso der Andrang bei den Vergnügungsfahrten, hier mit dem „Gläsernen" und gesicherter Musik am 10. Juli 1951 beim Halt in Attendorn.

Fotos (3): Helmut Säuberlich



Verkehrsausstellung München 1953: Als moderne Bahn mit einer Prise Historie zeigt sich die DB bei dieser Leistungsschau.



Dichtes Gedränge, Winken und lachende Gesichter: Abschied vom Alltag bieten wie hier 1951 im Hbf München Feriensonderzüge.

Die 1949 noch nur teilentstromte 01 1052 stößt eine mächtige Dampfwolke aus und eilt mit D 90 bei Wernfeld durch Unterfranken.

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher



stand darin, Schablonen für die neue Bundesbahnbeschriftung anzufertigen.“

Warum auch nicht, mag man dabei denken, aber: Das war schon 1947, als Säuberlich vor seinem Wechsel in die Lichtbildstelle der Reichsbahndirektion Wuppertal im reichsbahneigenen Kraftwagen-Betriebswerk (KBw) Dieringhausen arbeitete!

Wie dem auch sei, Dieringhausen gehörte zur britischen Besatzungszone, und die Briten waren in vieler Hinsicht Vorbereiter der späteren bundesrepublikanischen Wirklichkeit, so auch bei der Schaffung der Bundesländer. Es ist sicher kein Zufall, dass auch der erste Nachkriegsappell der Bahnpolizei im Vorgriff auf den Bundesbahnstart unter britischer Führung stattfand: Am 12. August 1949 schritt Oberst Carvosso im Wuppertaler Stadion die Reihen der angetretenen Bahnpolizisten und -polizistinnen ab.

Genaugenommen ging die Bundesbahn ohnehin als bizonäres, eingeschränkt auch trizonäres Unternehmen an den Start. Die Bundesrepublik existierte zwar schon, der erste Bundestag war gewählt, die Regierung unter Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer mit Dr. Hans-Christoph Seebohm als Verkehrsminister vereidigt, doch das so genannte Besatzungsstatut, das der BRD weitgehende Souveränität einräumte, trat erst am 21. September 1949 in Kraft.

Da fällt mir persönlich nicht nur ein, dass ich ein Zonengeborener bin, sondern auch Karl Berbuer kommt mir in den Sinn.

Der Name sagt Ihnen nichts? Nun von Karl Berbuer stammen Text und Musik des auch von ihm intonierten 1948er-Schlagers „Wir sind die Eingeborenen von Trizonesien“, von den Bläck Fööss 2001 neu interpretiert.

In Professor Frohnes Bahndienstfernschreiben aus →


Foto: Slg. Helmut Säuberlich

Erster Nachkriegsappell am 12. August 1949: Der britische Oberst Carvosso (2.v.lks.) inspiziert die angetretene Bahnpolizei.


Foto: Helmut Säuberlich

Karneval 1951: Im ersten Tanz- und Gesellschaftswagen der Bundesbahn wird gefeiert.


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

Gefahren wird mit allem, was Räder hat: 383255 hat 1950 in Minden einen bunt gemischten, langen Personenzug am Haken.

Nicht gerade eine Stammleistung für Deutschlands schnellste und größte Güterzugdampflok: 45 016 verlässt Würzburg 1951 mit E-Zug.



Knickerbocker gelten als schick, der Schienenbus symbolisiert den modernen DB-Nahverkehr, hier am Hp Gummersbach Nord 1951.

Foto: Helmut Säuberlich

der provisorischen Bundeshauptstadt Bonn an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn in Offenbach klingt die trizonesische bundesdeutsche Wirklichkeit an, heißt es doch da: „Der Name Deutsche Reichsbahn ist auch in allen Behördenbezeichnungen durch Deutsche Bundesbahn in der mit den Südwestdeutschen Eisenbahnen verabredeten Form zu ersetzen."

Tatsächlich war das präрepublikanische „vereinigte Wirtschaftsgebiet", bestehend aus den am 1. Januar 1947 zur Bi-Zone zusammengeschlossenen britischen und US-Besatzungszonen und der französischen Besatzungszone eisenbahnverwaltungs- und -betriebstechnisch noch immer zwei- respektive hinsichtlich des Saarlands sogar dreigeteilt.

Der französische Alleingang hatte in Rheinland-Pfalz, Baden und Südwürttemberg-Hohenzollern bereits am 25. Juni 1947 für die Ablösung der Reichsbahn durch die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) mit Generaldirektionssitz in Speyer gesorgt. Bereits zuvor und zwar am 1.


Foto: Helmut Säuberlich

Tierische Begegnung 1949/50: Die Aufmerksamkeit gilt nicht den Anschriften des G-Wagens.

April desselben Jahres waren im Saargebiet, das Frankreich als Protektorat betrachtete, die Saarländischen Eisenbahnen als Reichsbahnnachfolger ins Leben gerufen worden, welche ab 3. März 1950 als Eisenbahnen des Saarlandes (EdS) firmierten.

Deren Eingliederung in die Deutsche Bundesbahn sollte erst 1957 erfolgen, nachdem sich die Saarländer in einer Volksabstimmung für den Anschluss an Deutschland entschieden hatten. Bei den Südwestdeutschen Eisenbahnen ging das vergleichsweise schneller. Verschiedene zwischenzeitliche Verwaltungsabkommen, ein Erlass des Bundesverkehrsministers vom 11. Oktober 1949 sowie abschließend das am 17. Dezember 1951 verkündete Bundesbahngesetz stellten die Verschmelzung mit der Bundesbahn sicher.

Kein Wunder, dass bei diesen Verhältnissen die Beschriftung der Fahrzeuge bis weit in die 50er-Jahre reichlich uneinheitlich blieb (siehe „In der Zwischenzeit", Seite 78 ff) und neben DB auch DR inklusive „Brit-US-Zone" sowie Gattungsbezirk bei Güterwagenanschriften weiterhin keineswegs ungewöhnlich waren.

Die breite Öffentlichkeit nahm die neue Staatsbahn zunächst kaum wahr, zumal nicht über Nacht „DB" an allen Fahrzeugen und Gebäuden prangte. Man hatte andere Sorgen, freute sich über Care-Pakete, Kriegsheimkehrer oder einfach über ein ordentliches Dach über dem Kopf, was bei der Wohnungsnot in vielen Städten gar nicht so einfach war.

Auch bei den meisten Eisenbahnern stieß die Umstellung auf wenig Widerhall. Es →


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

Bunte Zuggarnitur, nicht alltägliche Bespannung: 502885 ist im August 1949 mit einem FD-Zug am Rhein bei Bacharach unterwegs.


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

Landsberg, Januar 1951: 86 619 mit Personenzug stößt malerische weiße Dampfwolken aus, die zur Gesamtstimmung passen.

Foto: Helmut Säuberlich



DB unterm Flügelrad: Der VT08.5, hier 1954 auf der Strecke Düsseldorf – Köln, für den modernen Schnellverkehr.


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

Einen aufgeräumten Eindruck mavht 1950 der Binger Hauptbahnhof mit 03 und Zug in Fahrtrichtung Köln.

änderte sich zunächst wenig, zumal die Uniformen mit den neuen Kragenspiegeln und Kappen erst nach und nach geliefert wurden. Die Arbeit blieb dieselbe, die Probleme blieben es auch.

„Wir haben eigentlich wenig gemerkt", meint Helmut Säuberlich rückblickend und ergänzt: „Wir haben die gleiche Arbeit gemacht wie zu Reichsbahnzeiten."

Und das war für den nun Bundesbahnfotografen vor allem die fotografische Dokumentation der immer noch immensen Kriegsschäden. Und genau das war das Hauptproblem der Deutschen Bundesbahn. Was nutzte die zur Verfügungstellung des ehemaligen Sondervermögens der Deutschen Reichsbahn, geregelt im Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2. März 1951, wenn noch 1950 die Schäden durch Bundesbahn-Generaldirektor Walter Helberg auf rund 3,3 Milliarden D-Mark beziffert wurden? Da die Bundesbahn nur indirekt vom Marshallplan profitierte, eine direkte Förderung wäre nach einem US-Gutachten mit drastischem Personalabbau verknüpft gewesen, musste der Spagat zwischen Wiederaufbau nebst Instandsetzung größtenteils überalterter Fahrzeuge und der Entwicklung eines hochmodernen Schienenverkehrs aus eigener Kraft gelingen.

Spagat zwischen Wiederaufbau und modernem Neubau

Keine einfache Aufgabe: Allein in der bisherigen Bi-Zone waren nach Kriegsende von den rund 15700 Dampflokomotiven daselbst kaum mehr als ein Drittel betriebsfähig, auch der Schadbestand an Güter- und Personenwagen betrug mehr als 30 Prozent und von den intakten Wagen waren nicht wenige von den Westalliierten für eigene Zwecke noch immer mit Beschlag belegt; die Länge der elektrifizierten Strecken betrug nicht einmal 1600 Kilometer.

Der Spagat gelang wider Erwarten, nicht ohne im Nachhinein reizvolle Kontraste. Während im Personenzugverkehr außer den neuen VT95 und später VT 98 noch ein gutes Jahrzehnt lang so ziemlich alles eingesetzt wurde, was Räder, nicht selten solche aus Länderbahnzeiten, hatte, hisste die Bundesbahn im hochwertigen Schnellverkehr die Flagge der Moderne, zeigte zudem mit Tanz- und Gesellschaftswagen und -zügen sowie Feriensonderzügen ein Herz für die Nachholbedürfnisse der Bundesbürger.

Bei Ausstellungen wie „Schiene und Straße" 1951 auf dem Gruga-Gelände in Essen oder der Verkehrsausstellung 1953 in München polierte die DB ihr Image kräftig auf, präsentierte ihr Neubauprogramm mit VT 08.5, V200, Gliederzug Senator, E10, aber auch V80, BR 82, 23 und neuen Autotransportwagen. Der Wachwechsel kündigte sich an! *Karlheinz Haucke*


Foto: Helmut Säuberlich

Die Motorisierungswelle beginnt zu rollen: Auf einfache Flachwagen verladen, warten die Brezelkäfer 1952 in Wolfsburg auf ihren Weitertransport.

Abgesang in Farbe

Christoph Riedel: Schienenbusse und Akkutriebwagen. Die letzten Einsatzjahre in Westdeutschland. Podszun-Verlag, Brilon 2009. ISBN 978-3-86133-496-5, 126 S., 239 Farbabbildungen; Preis: 24,90 Euro.



■ Der Untertitel könnte zu Missverständnissen führen: Gemeint ist nicht die alte Bundesrepublik, sondern mehr oder weniger der Westen Deutschlands mit Nordrhein-Westfalen, Hessen sowie Rheinland-Pfalz. Die nach Regionen und Kursbuchstrecken, Stand 1985, geordnete Aufstellung geizt nicht mit guten Farbaufnahmen der VT98 und ETA 150 respektive natürlich der Baureihen 798/998 und 515 und so dürfte das Buch, wenn auch längst nicht mehr das erste seiner Art, durchaus die Fangemeinde der einstigen Retter der Nebenbahnen ansprechen. *hc*

● ***Fazit: Für Brummer-Begeisterte***

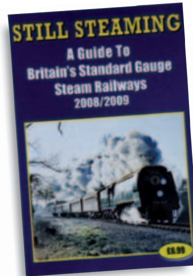
Lok-Archivergänzung

Holger Neumann, Sven Kästner: Schmalspurige Industrielokomotiven der DDR. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2008. ISBN 978-3-933178-22-0, 120 Seiten, 192 Schwarzweißabbildungen; Preis: 32,80 Euro.

■ Zwar noch nicht vollständig gefüllt, aber doch zu großen Teilen mit Fakten angereichert ist die bisherige Lücke in der Bestandsaufnahme der nicht regelspurigen Triebfahrzeuge aus DDR-Produktion für die Produktion. Dank der akribischen Fleißarbeit des Autorenduos liegt hier nun erstmals ein ausgezeichnet illustrierter Gesamtüberblick über die schmalspurigen Industrieloks aller Traktionsarten, sowohl ober- als auch unterirdisch, vor. Auch Importe, darunter sogar solche aus dem NSW-Gebiet, dem nicht sozialistischen Wirtschaftsgebiet, sind berücksichtigt. Die nicht nur für Feldbahner informativen Texte werden durch Baureihendaten ergänzt. *hc*

● ***Fazit: Anschaffen***





Noch unter Dampf!

John Robinson (Hrsg.): Still steaming. Marksman Publications, Cleethorpes, England 2008. ISBN-13: 978-1-86223-164-1, 96 Seiten, 90 Sw-Abbildungen; Preis: 8,39 Euro.

■ In zwölfter Auflage erscheint die englischsprachige Broschüre über normalspurige, dampfbetriebene Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen im Vereinigten Königreich. Eine Übersichtskarte führt zu den einzelnen Zielen, für die je eine Seite in A5 vorgesehen ist. Sehr gut ist die Informationsaufbereitung: In einer Art Steckbrief sind Anschrift, Daten und Webadresse angegeben. Weitere Infos und ein Foto geben ein erstes Bild des zu Erwartenden. *hb*

● ***Fazit: Guter Museumsbahnführer***

Französisches Alpenpanorama

Jean Tricoire: Les Trains des Alpes. Verlag Le Train, Betschdorf 2009. Tel. 0033/388/545103, redaction@letrain.com., 98 S., 147 Farb-, 7 Schwarzweißabb.; Preis 18,30 Euro.



■ Welch traumhaftes Urlaubsgebiet die französischen Alpen sind, zeigt das in der Landessprache gehaltene Le-Train-Sonderheft. Zumeist großformatige Fotos in sehr guter Qualität und die Streckenkarten machen Lust auf den Besuch der Region. Der Schwerpunkt beim Bildmaterial liegt auf den Epochen IV und V. Modellbahner wird interessieren, dass TGV auch als Bergsteiger aktiv sind und über eingleisige Strecken gondeln. *yo*

● ***Fazit: Einladung zum Urlaub***



Außerdem erschienen

Postkarten-Kalender-Tradition

Thomas Böttger (Hrsgb.): Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2010. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2009. ISBN 3-9806606-0-5, 13 Blatt, 1 Sw-, 12 Farbabbildungen; Preis: Euro 6,00.

An längst vergessene Strecken des einst umfangreichen Schmalspurnetzes erinnert der künftige Jahresbegleiter, zeigt aber auch erhaltene Historie.

• **Erst Wandschmuck, dann postalische Sachsengrüße**

Das Friedens-Rückgrat im Güterzugdienst

Michael Reimer: Die Baureihe 52 bei der Deutschen Reichsbahn. Verlag Dirk Endisch, Korntal-Münchingen 2008. ISBN 978-3-936893-45-8, 272 Seiten, 213 Schwarzweißabbildungen; Preis: Euro 32,50.

Geschichte, Technik und Einsatz dieser Kriegslokbaureihe als Altbau-52 sowie Reko-52 bei der Deutschen Reichsbahn dokumentiert der Autor umfassend und umfangreich bebildert inklusive der Bw-Statistiken von 1945 bis 1994.

• **Eine Fundgrube nicht nur für Statistiker**

Bewegte Steppenpferde

RioGrande-Video: Die Baureihe 24. Das urige Steppenpferd. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2009. DVD, Laufzeit 50 Minuten; Preis: Euro 16,95.

Seltene historische Aufnahmen und zutiefst berührende Szenen vom Einsatz der erhalten gebliebenen 24 machen die Folge 66 aus der Reihe Stars der Schiene zum ganz besonderen Erlebnis rund um diese Einheitslokbaureihe.

• **Profi-Film übers Vorbild der beliebten Volumenmodelle**



Fotos: Rainer Albrecht

Ein Höhepunkt des Saxonia-Abstechers nach Thüringen war die Fahrt auf der Güterbühne des Standseilbahn-Abschnitts der Oberweißbacher Bergbahn.



Die kleine, bunte Saxonia könnte selbst beinahe Teil eines Kinderkarussells sein.

Auch Ausgabe 2009 der OBS-Betriebsfeier war ein großer Erfolg mit einer besonderen Attraktion.

Bergfest mit Dampf

Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), ein weitreichender touristischer Magnet des Thüringer Waldes, lud vom 21. bis 24. Mai 2009 wieder zum traditionellen Bergbahnfest nach Oberweißbach-Lichtenhain ein.

Sonne und sommerliche Temperaturen sorgten unter anderem für einen stets voll besetzten Cabrio-Wagen. Aber auch die anderen OBS-Fahrzeuge erreichten an diesem Wochenende ihre Leistungsgrenze.

Im 86. Jahr des Bestehens der Bahn verfolgten rund 17000 Besucher von Freitag bis Sonntag die kulturellen Darbietungen und genossen thüringische Gaumenfreuden. Zahlreiche bekannte Künstler traten auf und wurden gefeiert, aber das Tüpfelchen auf dem i war 2009 der Besuch der Dampflokomotive „Saxonia".

Kurz nach dem Bergbahnfest 2008 trafen sich mehrere Mitarbeiter in den Geschäftsräumen der OBS und überlegten, welche Attraktion sie zum Bergbahnfest 2009 organisieren könnten. Schmunzelnd fragte der OBS-Chef Peter Möller: „Wir wäre es denn mit der Saxonia?" Ein Einfall, der auf große Zustimmung traf. Von der Idee bis zum Fest 2009 war es aber noch ein langer Weg. Neben technischen Fragestellungen galt es, die entstehenden Kosten und deren Finanzierung zu klären.

Nachdem alle Hürden beiseite geräumt worden waren, stand dem Transport per Tieflader von Leipzig nach Oberweißbach-Lichtenhain nichts mehr im Weg. Als die Saxonia, ein Nachbau aus dem Jahr 1988, abgeladen war und die ersten Meter per Hand auf den Schienen der OBS rollte, wurde kurzerhand der Radstand vermessen: Die einmalige Chance einer Fahrt der Saxonia auf der bekannten Güterbühne der OBS-Steilstrecke wollten sich die Verantwortlichen nicht entgehen lassen. Für eine kurze Zeit waren so zwei technisch einzigartige Meisterwerke vereint.

Das Team um Peter Möller bewies mit der diesjährigen Ausgabe des Bergbahnfestes einmal mehr, dass Teamgeist nicht nur den Höhenunterschied von 323 Metern zwischen der Talstation und Lichtenhain überwinden hilft, sondern auch kundenfreundliche Höchstleistungen ermöglicht. *Rainer Albrecht/al*



Per Tieflader reiste die Saxonia, die dem DB-Museum gehört, aus ihrer Heimat an.



Auch wenn er erst 21 Jahre alt ist, versprüht der Nachbau reichlich nostalgischen Charme.

Bei der Schmalspurzahnradbahn Diakofto – Kalavrita gingen die neuen Stadler-Triebwagen in Betrieb.

Vom Öchsle zum PELOPONNES

Bereits 2004 bestellte die griechische Staatsbahn OSE für ihre bekannte Peloponnes-Schmalspur-Zahnradstrecke von Diakofto nach Kalavrita beim Schweizer Triebzug-Spezialisten Stadler vier neue Züge. Drei Jahre später absolvierte der eigens entwickelte Typ beim Öchsle zwischen Warthausen und Ochsenhausen seine ersten Tests (siehe MEB 5/2007). Im Frühjahr 2007 traten die Züge ihre Reise nach Griechenland an. Die Betriebsaufnahme war für das Jahr 2008 vorgesehen, da zuvor die 22,3 Kilometer lange Strecke saniert werden musste. Daraus wurde nun das Jahr 2009.

Die Geschichte begann schon früher, ein erster Versuch, neue Fahrzeuge zu ordern, scheiterte aber bereits 2001. Vor allem die sehr geringe zulässige Achslast von 4,5 Tonnen stand einer Neuentwicklung im Wege. Erst die Zusage der OSE, die Strecke auf zwölf Tonnen Achslast auszubauen, machte die Entwicklung eines modernen Fahrzeugs möglich.



Ein Stadler-Triebwagen hat Kalavrita erreicht. Die Schweizer lieferten vier klimatisierte Hightech-Produkte in den Süden Griechenlands.

In den vergangenen sechs Jahren herrschte zwischen Diakofto und Kalavrita mehr Stillstand als Bewegung. Die marode Strecke und die in die Jahre gekommenen urigen Triebzüge von „Billard & Decauville“ (Baujahr 1958) ließen bestenfalls noch Betrieb an den Wochenenden und Sonderfahrten zu (siehe auch MEB 5/2003).

Die Stadler-Garnituren verbrachten die vergangenen beiden Jahre hauptsächlich, vor der Witterung und Graffiti-Attentätern geschützt, unter Planen im Depot Diakofto. Jetzt soll alles anders werden: Am 6. Mai 2009 erreichte ein erster Triebzug, der BDmh 2Z+4A/12 3109+3509+3209, die Endstation Kalavrita auf der sanierten Strecke, die neue Schienen und verstärkte Brücken erhielt.

Der Regelbetrieb begann im Juni. Die Decauville-Züge sollen teilweise betriebsfähig erhalten bleiben, als Reserve und für historische Züge. Jetzt muss sich der Betrieb mit den Zügen erst einmal einspielen und herumsprechen. Zu hoffen ist, dass die Stadler-Fahrzeuge den klimatischen und betrieblichen Bedingungen vor Ort standhalten – für die Fahrgäste, damit sie die Strecke genießen können, und für OSE, weil die Garantiezeit unter Planen vergeudet wurde. *A. Klonos/S. Alkofer*



Ein fast 600 kW starker MAN-Motor treibt den Generator des dieselelektrischen, dreiteiligen, fest gekuppelten Triebzuges an.

Fotos: Artemis Klonos

Teil 4: Zwischen Pillau und Eydtkuhnen – ostpreußische Weiten

Über Königsberg hinaus führte die preußische Ostbahn bis nach Eydtkuhnen, einst letzter Bahnhof auf deutschem Gebiet. Heute liegen Orte und Bahnhöfe in der russischen Enklave Kaliningrad.

Gen Osten

Abseits der Metropolen hatte die Ostbahn auch das weite Land im früheren West- und Ostpreußen zu erschließen. Bekommt man bereits auf den heutigen polnischen Abschnitten eine Ahnung davon, so verstärkt sich dieser Eindruck in der russischen Enklave Kaliningrad (Königsberg), sobald man deren Hauptstadt hinter sich lässt.

Es ist aber nicht nur die Gegend aus Heide, Wald und Feld, sondern auch, am westlichen Ende, die Heimat einst bedeutender deutscher Badeorte wie Pillau und Rauschen. Und es ist die Gegend, in der wir auf Ortschaften stoßen,



Fotos (2): Wollny

Folge der „Germanisierung“: „Tollmingkehmen“ wurde 1938 in „Tollmingen“ umbenannt, beides ist zum Teil noch lesbar.

die zumindest bis 1938 im Namen ihren prußischen Ursprung verrieten. Die Prußen selbst gelten als Vorfahren der heutigen Litauer und Letten, und das Land, wo die Prußen (andere Schreibweise: Pruzzen) wohnten, wurde später unter deutschem Einfluss Keimzelle Preußens.

An den beiden Orten Stallupönen und Eydtkuhnen wird die Herkunft beispielhaft deutlich, wie man den litauischen Namen Stalupenai und Eitkunai entnehmen kann und die den Nazis ein Dorn im Auge war, doch dazu später.

Die erste Eisenbahn erreichte im Jahre 1860 mit Fertigstellung der Ostbahnstrecke von Königsberg bis zur damali-



Heutiger Endpunkt der Ostbahn ist Stallupönen mit dem immer noch vorhandenen Wasserturm. Danach geht es nach Litauen.

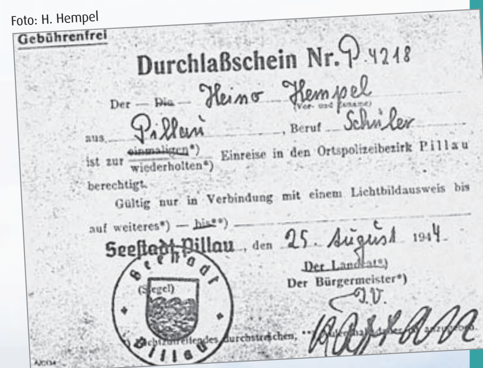
Foto: G. Rieger



Noch immer wird der Fahrzeugpark von früheren sowjetischen Loks und Triebwagen geprägt.

gen preußischen Ostgrenze bei Eydtkuhnen jene Gegend. Nicht zur Ostbahn-Gesellschaft gehörend, kamen 1865 die Strecken Pillau – Königsberg und Königsberg – Korschen sowie Insterburg – Tilsit hinzu. Damit hatte sich in dieser recht schwach besiedelten Gegend ein vergleichsweise dichtes Netz entwickelt, das wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung und zum Wachstum der Orte und Städte führte. Aus Dörfern von zwei-, dreihundert Einwohnern wurden bis zur Jahrhun- →

Foto: H. Hempel


Gebührenfrei

Durchlaßschein Nr. P 4218

Der — ~~Die~~ — Heino Hempel (Vor- und Zuname)

aus Pillau, Beruf Schüler

ist zur ~~einmaligen~~*) / wiederholten*) Einreise in den Ortspolizeibezirk Pillau berechtigt.

Gültig nur in Verbindung mit einem Lichtbildausweis bis auf weiteres*) — ~~bis~~**)

Seestadt Pillau, den 25. August 1944

~~Der Landrat~~*)
Der Bürgermeister*)
I.V.

(Siegel)

*) Nichtzutreffendes durchstreichen.

Foto: Histor. Sammlung DBAG



Das Deutsche Reich richtete 1920 den „Seedienst Ostpreußen" nach Pillau (r., Seedienstbahnhof) ein. Im Zweiten Weltkrieg wurden Durchlassscheine (l.)zum Passieren ausgegeben.



Zeiten und Weiten – vielerorts Relikte, woanders nur noch flaches Land

Von Stallupönen nach Nesterow

Namen sind keineswegs nur Schall und Rauch, sondern Ausdruck des Zeitgeistes und in verschärfter Form auch der politschen Umstände. Viele Ortsnamen „germanisierten“ die Nationalsozialisten im Jahre 1938. Betroffen von solcher Art Sprachbereinigung waren auch und gerade Ortschaften in Ostpreußen. So hießen Bahnhof, Ort und Landkreis der unten abgebildeten Motive jahrhundertelang Stallupönen. Im September 1938 wurde der Name in „Ebenrode“ geändert. Ähnliches ereignete sich in Eydtkuhnen, das von 1938 bis 1946 Eydtkau hieß. Im Gegensatz zum früheren Endpunkt Eydtkuhnen sind Anlagen und Gebäude, zum Teil sowjetischem Geschmack angepasst, in Stallupönen noch recht gut erhalten. Außer dem Empfangsgebäude gilt das für den Wasserturm (siehe Aufmacherbild) und einige Nebengebäude. 1945 bis 1991 gehörte der Ort im Kaliningrader (ehemals Königsberger) Gebiet zur UdSSR, seither zu Russland, und wurde Ende 1946 in Nesterow umbenannt.



Foto: G. Rieger

Die Reste einer Drehscheibengrube lassen zumindest etwas von der Betriebsamkeit im einst letzten deutschen Bahnhof Eydtkuhnen erahnen – heute fahren die Züge durch.

dertwende Städte mit bis zu 6000 Einwohnern, die bis 1939 auf 15 000 und teilweise mehr anwuchsen.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam es zu deutlichen Grenzverschiebungen in Folge des Vertrages von Versailles. Ostpreußen war vom Reich abgeschnitten und konnte nur noch mit so genannten Korridorzügen erreicht werden. Bereits 1920 richtete das Reichsverkehrsministerium den „Seedienst Ostpreußen“ zur Umgehung des polnischen Gebietes ein: Am 30. Januar startete das erste Schiff in Swinemünde mit Ziel Pillau. Bis Juni 1920 waren bereits vier Schiffe im Einsatz, und bis 1934 wurde ein regelrechtes Seedienst-Netz zwischen Kiel, Lübeck-Travemünde und Swinemünde im Westen sowie Libau, Pillau und Memel (Klaipeda) im Osten aufgebaut. Interessant ist, dass 50, 60 Jahre später, unter völlig anderen politischen Vorzeichen, die Fährline Mukran – Klaipeda ebenfalls eingerichtet wurde, um Polen zu umfahren!

Die Korridorzüge verloren hingegen Fahrgäste und waren zeitweise nur zu rund 30 Prozent ausgelastet. Die Züge wurden zweimal umgespannt und verloren Fahrzeit; zudem wurden die Wagen plombiert und durften nicht verlassen werden. Da war eine Seereise doch weit angenehmer.

Der Seedienst lief bis 1939 und wurde mit Beginn des Zweiten Weltkrieges eingestellt. Schon vorher ließen die neuen Machthaber in Deutschland von sich hören. Viele Orte slawischen Ursprungs, aber auch die Orte in Ostpreußen mit ihren litauischstämmigen Namen – eigentlich selbst im Sinne der Nazis ein



Foto: Slg Schumacher



Foto: Schumacher

Im Aufnahmejahr des obigen Motivs hießen Ort und Bahnhof Ebenrode. Im sowjetisierten Stil blieben Teile des alten Empfangsgebäudes erhalten (links), der Ort heißt seit 1946 Nesterow.



Der Nachtzug „Stanislaw Moniuszko“ Warschau – Berlin wartet in aller Herrgottsfrühe in Küstrin (Kostrzyn) auf Weiterfaht. 232 252 ist Zuglok bis Berlin.

Foto: Wollny

„arisches“ Volk – fielen der so genannten Germanisierung zum Opfer, bis hin zum kleinsten Dorf (siehe auch Kasten auf der linken Seite).

Seit Ende 1944, verstärkt Anfang 1945 rückte die Rote Armee in Ostpreußen ein; sie sollte das besetzte Gebiet auch nicht mehr verlassen. Das Potsdamer Abkommen vom August 1945 legte die neuen Grenzen fest, und bis Ende 1946 wurde die übergroße Mehrheit der Deutschen umgesiedelt.

Das hatte natürlich auch Folgen für die Eisen- und insbesondere die Ostbahn, denn der nunmehrige Oblast Kaliningrad war bis 1991 für Ausländer gesperrt. Erst zögerlich entwickelte sich seither der Reiseverkehr wieder.

Dennoch scheint die Ostbahn wieder ins Bewusstsein zu rücken, zumindets weiter westlich: Seit Dezember 2008 gibt es mit dem Nachtzug „Stanislaw Moniuszko“ den ersten regelmäßig verkehrenden Fernzug, der zwischen Berlin-Lichtenberg und Torun (Thorn) ehemalige Ostbahn-Strecken nutzt – nach 64 Jahren. *Henning Bösherz*

151 Jahre alt und kein bisschen müde: Eine der ältesten betriebsfähigen Dampfloks, die Ec 2/5 „Genf“, wurde reaktiviert.

Dampf-Methusalem



Zwei alte Hasen auf der „Genf“: Sigi Liechti am Regler und Hanspeter Landenberger als Heizer. Die beiden fahren auf diversen Schweizer Dampfloks.



Heinz Husistein in einer historischen SNB-(Schweizerische Nationalbahn)-Uniform und Martin Gysin in altem SBB-Gewand (re.) besprechen die Fahrt.

Frisch herausgeputzt an der Spitze der bekannten Spanisch-Brötli-Bahn-Wagen dampft sie im gemütlichen Tempo von 40 km/h durchs Land. Nur der ein wenig jämmerliche Ton der Pfeife könnte andeuten, sie sei etwas altersschwach. Dass dem nicht so ist, betont Hanspeter Landenberger, einer der vier Lokführer und Heizer der Ec 2/5 28 „Genf“: „Die Lok ist in gutem Zustand. Sie wurde 1990 in der SBB-Hauptwerkstätte Biel gründlich revidiert. Man schweißte die Radkörper, zog neue Radreifen auf und überholte die Mechanik.“

Dass die Maschine nur für das Jahr 2009 aus dem Verkehrshaus geholt werden konnte, ist der Initiative von Landenbergers Söhnen Fredy und Stefan zu verdanken, allesamt Mitglieder der SBB-Dampflokgruppe Zürich. Absicht war, die „Genf“ zu ihrem 150. Geburtstag wieder fahren zu lassen. Mit einjähriger Verspätung konnte nun das Vorhaben zusammen mit SBB-Historic und dem Schweizer Verkehrshaus in Luzern verwirklicht werden. Nach einer nächtlichen Überführung von Luzern nach Biel musste zuerst das zur Konservierung im Kessel gelagerte Trafoöl entfernt werden. Im Depot Brugg, dem vorübergehenden Heimatdepot der Ec 2/5, wurden anschließend die Treibstangen montiert, die Putzlappen angesetzt und die Lok mittels kleinerer Arbeiten fahrtüchtig gemacht. Eine ers-



te Probefahrt am 19. April 2009 verlief problemlos. Auch die zweite größere (Probe-)Fahrt mit SBB-Historic-Gönnern von Brugg nach Balsthal meisterte die alte Dame mit Bravour. „Das Fahren braucht viel Feingefühl am Regler", so Hanspeter Landenberger: „und bei den geplanten Zwischenhalten gilt es, die über 25 Schmierstellen zu kontrollieren und nötigenfalls nachzufüllen."

Adrian Roth ist einer von fünf Bremsern auf dem handgebremsten Nostalgiezug. Auch hier braucht es viel Gefühl bei der Reaktion auf die Pfeifsignale des Lokführers. „Meistens fahren wir mit einem Bremser auf jedem Wagen. Idealerweise sollte zuerst der Bremser auf dem hintersten Wagen in Aktion treten, um den Zug gestreckt zu halten. Besonders beachten wir, dass nie eine Bremse blockiert", meint Adrian Roth.

Die Lok mit der Baunummer 396 wurde 1858 bei Emil Kessler in der Maschinenfabrik Esslingen als Zweizylinder-Nassdampf-Lokomotive mit einer Stephenson-Steuerung für die Schweizerische Centralbahn (SCB) erbaut. Das Dienstgewicht ist 47 Tonnen, der Treibraddurchmesser beträgt 1375 Millimeter und der Kesseldruck 10 bar. „Sie ist die letzte Vertreterin einer speziellen, für den Gebirgseinsatz geeigneten Bauart, die vom Ingenieur Wilhelm Engerth ursprünglich für die Semmering-Bahn entworfen wurde", so SBB Historic. Die Treibachsen sind in einem Innenrahmen gelagert, der Tender hat zur Aufnahme des Stehkessels einen Außenrahmen. Beide Teile sind mit einem Kupplungszapfen verbunden. Der Vorteil dieser so genannten Stütztenderloks liegt in der günstigen Verteilung des Lokomotivgewichtes auf die Antriebsachsen und den Tender bei gleichzeitiger Erhaltung großer Gelenkigkeit.

Bei Umbauten erhielt die „Genf" laut SBB-Historic etwa 1875 einen neuen Kessel, 1891 eine Dampfheizung und im Verlauf der Zeit ein kleines Schutzdach. Die Speisepumpen wurden durch Injektoren ersetzt. Sowohl die Handbremse als auch die automatische Westinghouse-Bremse wirkten über Holzbremsklötze auf die hinteren beiden Tenderachsen. Die Lok wurde vermutlich 1958 zurückgebaut und hat heute nur noch die Handbremse auf die Holzbremsklötze wirkend, kein Dach, keine Puffer und auch keinen Geschwindigkeitsmesser. *A. Schmutz/al*

Nächster Einsatz:

Am 22./23. August 2009 zum großen Eisenbahnfest „150 Jahre Eisenbahnstrecke Turgi – Koblenz – Waldshut": www.jubi-koblenz.ch



Fotos: Armin Schmutz

„Die Feuerung ist gutmütig, aber niedrig nach dem Einschaufelprinzip zu beschicken", so Hanspeter Landenberger, Lokführer und Heizer auf der Genf.



Zwei kurze Pfiffe bedeuten Bremsen lösen, drei Pfiffe Bremsen anziehen. So kommuniziert der Lokführer mit den Bremsern auf den historischen Wagen.



Siggi Liechti (l.), Stefan Landenberger (2. v. l.) und Renato Freiburghaus (2. v. r.) sind zufrieden mit der nach fast 20-jähriger Pause reaktivierten Veteranin.

Die „Genf" ist am 30. Mai 2009 bei Hendschiken, nahe Lenzburg, unterwegs. Sie trägt noch heute die SCB-Betriebsnummer 28.



www.ostbahn.eu



Ostbahn einst und jetzt

Ein Kaleidoskop für alle Ostbahn-Fans erschließt sich auf dieser Homepage.

■ Ob einfach Ostbahn, preußische Ostbahn oder königliche Ostbahn: Die einstige Rennstrecke zwischen Berlin und Königsberg über Schneidemühl mitsamt allen Anschluss- und Zweigstrecken hat trotz veränderter Grenzen und jahrzehntelangen Dornröschenschlafes alte und neue Fans. Die Stärke der Homepage liegt eindeutig in den Textbeiträgen und gesammelten Informationen, wobei auch etliche Links genutzt werden. Die Darstellung des Themas geht dabei sehr weit, reicht von der Geschichte über die Rolle der Strecke für Preußen bis hin zu regionaler Aktivität wie dem Verkauf von Bahnhofsgebäuden im heutigen Polen. Auch aktuelle Fahrpläne stehen als Link zum Download bereit. Eine gute, farblich markierte Streckenkarte gibt eine rasche Übersicht über das gesamte einst zur Ostbahn gehörende Netz. Dass bei der umfänglich angelegten Site noch die eine oder andere Baustelle zu vollenden ist, kann man Autor Jürgen Krebs aus Barby nachsehen. Empfehlenswert!

http://gallery.balticrailpics.net

Ost-Erweiterung

Die Bahnen im Baltikum und darüber hinaus im Osten Europas sind Gegenstand dieser Bilderschau.

■ Quasi als Fortführung und Ergänzung unserer Ostbahn-Reihe und Homepages, die demselben Thema gewidmet sind (siehe links), ermöglicht die Site „Balticrailpics" den Blick weiter in Richtung Osten. So werden alle Bahnen in den baltischen Staaten vorgestellt und man entdeckt Fahrzeuge, die auf früheren sowjetischen Gleisen nicht zu finden waren. Desweiteren bietet die Homepage Einblicke auch in die Eisenbahnszenen Weißrusslands, der Ukraine und weiterer osteuropäischer Länder. Eine reichhaltige Bilder-Site!

www.draisine.de

Wetterauer Impressionen

Der Online-Auftritt begleitet die Aktivität der EFW (Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.) sehr informativ.

■ Vielleicht kann der eine oder andere Eisenbahn-Fan mehr mit der Gegend anfangen, wenn er Butzbach-Licher Eisenbahn hört. Die Homepage der EFW ist ein gut gemachter Vereinsauftritt, der sich neben eigener, gut dokumentierter (und fast tagesaktuell präsentierter) Aktivität einer Spezialität zuwendet: Der „Deutschen Draisinen Sammlung" im Bahnhof Bad Nauheim. Dort kann man per Webcam auch live dabei sein.

www.omc-gera.de

Lauscha, Ernstthal, Neuenstein

Der Ostthüringer Modelleisenbahnclub Gera e.V. (OMC) stellt seine Anlagenprojekte vor.

■ Der OMC ist um seine Heimstatt zu beneiden, treffen sich die Mitglieder doch unter dem Dach des Geraer Hauptbahnhofes. Was dabei seit 1995 entstanden ist, kann man sich an zwei Anlagen anschauen. Die H0-Anlage „Lauscha" beeindruckt mit den realistisch umgesetzten Thüringer Schieferhäusern und soll einen neuen Abschnitt „Ernstthal" bekommen. Die TT-Freunde widmen sich der Anlage „Neuenstein". Solide Vereins- und Anlagenpräsentation!

www.rheinmodellbahn.de

St. Goar, groß und klein

Was im H0-Maßstab möglich ist, demonstriert die Umsetzung eines Vorbildmotives vom Rhein.

■ Die linke Rheinstrecke ist unter den deutschen Eisenbahnstrecken ein Klassiker, der auch als Modellvorlage immer eine neue Herausforderung darstellt. Das dachte sich auch Gerhard Kutziewski aus Bielefeld, der den Klassiker unter den Modellbahnhöfen suchte: An einer zweigleisigen Strecke, nicht zu groß, und zwischen zwei Tunneln gelegen. Er fand ihn in St. Goar und meint: „Auch ein Bahnhof mit fünf Weichen kann interessant sein." Denn der Modellbahnhof St. Goar ist nur der sichtbare Teil eines umfangreichen, seit 1993 realisierten Anlagenprojektes in H0, an dessen Werden und Funktionieren uns der Erbauer online teilhaben lässt. Das Herzstück ist ein riesiger Abstellbahnhof, der über zwei Gleiswendel zu erreichen ist. Die ganze Anlage wird mit Zimo gesteuert, und wie das geschieht, erläutert Gerhard Kutziewski sehr ausführlich; selbst das komplettes Gleisbild ist in Form eines Gleisbildstellwerks dokumentiert. Natürlich gibt es Bilder von der Anlage, zum Teil auch von deren Bau. Abgerundet wird dieser sehr interessante Ausflug mit Ausführungen zur Vorbildsituation und der Realisierung im Modell – von ersten Ideen und Konzepten bis hin zum Beginn der eigentlichen Arbeiten. Sehr gehaltvoll!



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

UdSSR-Einsatz

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 7/2009

In dieser Absolutheit stimmt die Aussage zum Glück nicht: Mit TschM32 und TschC1 hatte wenigstens der VEB Berliner TT-Bahnen zwei Modelle im Programm, deren Vorbilder zwar nicht in der UdSSR entwickelt und gebaut, aber als Importe aus der ČSSR bei den Sowjetischen Staatsbahnen im Einsatz waren. Es handelte sich um Varianten des Modells der Diesellok T435 (DR-BR 107) und der Gleichstrom-E-Lok E499. Letzteres wurde in Kooperation mit dem VEB Eisenbahnmodelle Zwickau hergestellt.

Hans-Joachim Weise, E-Mail

Wie Hohn

Betrifft: „Abgesang", Heft 6/2009

Auf Menschen, die Tag und Nacht unter diesen Umständen ihre Pflicht erfüllten, wirkt dieser Kommentar „Es war nicht alles falsch" wie ein Hohn.

Christoph Held, Lokomotivbetriebsinspektor, 90522 Oberasbach

Notwendigkeiten

Betrifft: „Ein Land unter Strom", Heft 7/2009

Beim Lesen kamen mir doch Zweifel, ob die Elektrifizierung bei der DR so organisch verlaufen ist. Das geheime Weiterplanen nach 1968, bis wieder Bedarf angemeldet wurde, ist meines Erachtens ein schwacher Ausdruck dafür, dass die DR ihr anspruchsvolles Programm aufgrund politischer Notwendigkeiten unterbrochen hat. Das soll nicht die Leistungen schmälern, die in den 70er- und 80er-Jahren folgten. Früher wäre aber ökonomisch wie betrieblich besser gewesen!

Henry Bethmann, E-Mail

Zeitaufwand

Betrifft: „Warum Selbstbau?", Heft 6/2009

Meiner Ansicht nach sind viele Modelleisenbahner nicht gewillt, den hohen Zeitaufwand und die Geduld aufzubringen. Der Alltag bringt schon genug Stress. ***Bernhard Kochanneck, 23566 Lübeck***

Zackenbahn

Betrifft: Zwischenhalt, „Polen und Tschechien..." Heft 7/2009

Bei dieser Bahn handelt es sich nicht um die ehemalige private Isergebirgsbahn, sondern um die Zackenbahn. Die Isergebirgsbahn verlief weiter westlich von Greiffenberg nach Bad Flinsberg und Heinersdorf und ist heute zum größten Teil abgebaut. Der Bahnhof Jacobsthal war der höchstgelegene Bahnhof der K.P.E.V. und liegt an der noch vorhandenen Strecke Hirschberg (Jelenia Gora) – Oberschreiberhau (Szklarska Porêba) – Polaun (Korenow). Befahren werden heute noch auf polnischer Seite der Abschnitt Jelenia Gora – Szklarska Porêba und auf tschechischer Seite Korenow – Harrachov (Harrachsdorf). Auf der 1923 elektrifizierten Zackenbahn verkehrten im Güterverkehr E-Loks der Baureihen E50 und E90, im Personenverkehr die ET51 und ET89 und im Eilzugverkehr ET25, später ET31, zum Teil als vierteilige Triebwagen. Bis Oberschreiberhau kamen auch Kurswagenzüge mit Wagendurchläufen aus Berlin und Dresden mit E17. Das Gebiet um Oberschreiberhau hatte sehr viele Ferien- und Kurhäuser, weiterhin war diese Gegend ein sehr beliebtes Wintersportgebiet der Berliner und Breslauer. Die Breslauer konnten direkt mit dem damals sehr modernen ET31 anreisen.

Roland Zemke, E-Mail

Offene Wünsche

Betr.: „Was läuft schief, Herr Schweickhardt?", Heft 7/09

Die Ausführungen von Herrn Schweickhardt kann man so nicht stehen lassen. Die Preis-/Wertigkeitsentwicklung bei der Modelleisenbahn lässt schon teilweise zu wünschen übrig. Während eine 06 mit zirka 300 Euro noch angemessen erscheint (man kommt auch mit einer aus), sind doch zirka 400 Euro für eine 74, eine 94 oder eine 75, von denen es auf einer Anlage auch mal mehrere sein könnten, recht happig. Auch die Weiterentwicklung der Fleischmann-89 im Bezug auf Technik und Preis, alt 100 Euro, neu 200 Euro, für kaum sichtbare Fortschritte ist schlicht und ergreifend dreist. Digitaldecoder und kleine Soundbausteine sind in der Massenherstellung, siehe Laptop und PC, keine Preisargumente. Ansonsten würde auch ich mir wünschen, dass ich Dinge nicht mitkaufen muss, die ich gar nicht benötige.

Sven Heinze, E-Mail

Preiswerter

Betrifft: „Profi-Spezialität", Heft 7/2009

Die vorgestellten Nadelfeilen aus dem Feilenhof kosten nicht 12 Euro pro Stück, sondern weniger als die Hälfte, allerdings plus Mehrwertsteuer und Versand. Auf volle Verpackungseinheiten gewähren wir darüber hinaus einen Rabatt bis zu 30 Prozent des Warenpreises.

Alfred Salomon, 98693 Ilmenau

Kein Museum

Betrifft: „Molli verlässt Meiningen", Heft 5/2009

Der Molli ist keine Museumsbahn, auch wenn er mit Dampfloks betrieben wird. Er verkehrt im Sommer im Stundentakt, im Winter alle zwei Stunden und weist Fahrgastzahlen auf, von denen sich manche DB-Strecke mehrere Scheiben abschneiden könnte. ***Werner Klingbiel, E-Mail***

Standardgleise

Betrifft: „H0-Messinggleis wird eingestellt", Heft 7/09

Das alte Fleischmann-Messinggleis ist 2,7 Millimeter hoch. Neue 2,5-Millimeter-Gleise gibt es weiterhin von der englischen Firma Peco. Das Programm nennt sich Streamline, hat eine hervorragende Gleisgeometrie und eine große Auswahl an Weichen. Für weitaus besser für den deutschen Markt halte ich das Tillig-Standard-Programm. Es hat ebenfalls eine großartige Geometrie. Großartig deswegen, weil genau wie beim Vorbild die Standardweichen im abzweigenden Teil ab dem Herzstück gerade verlaufen. Damit ist sichergestellt, dass es bei einer Gleisverbindung immer eine Zwischengerade gibt. Leider hat man den Eindruck, dass das Standard-Programm auch eingestellt werden soll. Aber möglicherweise ist die Ankündigung von Roco und Fleischmann für Tillig Anlass, über die Weiterführung des Standardgleises nachzudenken.

Peter Leinemann, E-Mail



AUS DER IDEENKISTE

Puffer-Warnanstrich

■ Abdeckschablonen für weiße Pufferringe in H0 kann man leicht selbst fertigen. Man benötigt einen Bogen Selbstklebeetiketten (Adressaufkleber), eine Gürtel-Lochzange, eine Nähnadel, einen Feinstrichpinsel und matte weiße Bastelfarbe. Mit der Lochzange stanzt man aus dem Etikettenbogen runde Abdeckplättchen, die etwa einen Millimeter kleiner sind als die Pufferteller. Dann löst man mit der Nähnadel die Abdeckfolie von den Plättchen und justiert die Abdeckschablonen ebenfalls mit der Nähnadel mittig auf dem Pufferteller. Anschließend drückt man die Plättchen mit dem Finger fest. Von der Mitte nach außen färbt man nun den Puffer mit weißer Farbe und achtet darauf, dass der hintere Teil des Puffers nicht beschmiert wird. Nach zwei Stunden löst man die Abdeckschablonen, zum Vorschein kommt ein sauberer, einen Millimeter breiter Warnanstrich auf dem Pufferteller.

Walter Gross

Verpackungspapier-Blech

Die Nachbildung von Riffelblechen muss nicht immer mit teuren Messingteilen erfolgen.

■ Für die Nachbildung der Riffelblechstruktur von Umläufen an Dampfloks, Tritten, rutschfesten Abdeckungen und dergleichen eignet sich sehr gut das in Zigarettenschachteln verwendete silbrige Verpackungspapier. Dieses weist bei vielen Zigarettensorten (zum Beispiel Lucky Strike, Gauloises, F6) eine feine Prägung auf, lässt sich leicht schneiden und kann mit den üblichen Klebstoffen sehr gut verarbeitet werden. Für die nachträgliche Verbesserung älterer Lokmodelle, aber auch für Neubauten bietet es sich als eine gute und preiswerte Alternative zu Ätzblechen aus Messing an, die nicht in jeder Bastelkiste zu finden sind. Die Farbgebung ist unproblematisch, solange man dünnflüssige Farbe verwendet. Deshalb Vorsicht, bei zu dicker Farbe werden die feinen Riffelungen schnell zugeschmiert. Nun muss man nicht erst zum Raucher werden, um an dieses Material zu kommen. Es genügt, wenn man sich im Bekanntenkreis umhört, denn so ganz sind die Raucher doch noch nicht ausgestorben. Man muss nur darauf achten, dass das Papier schön scharf geprägt ist. Das ist leider nicht bei allen Zigarettensorten der Fall.

Dietrich Friedel

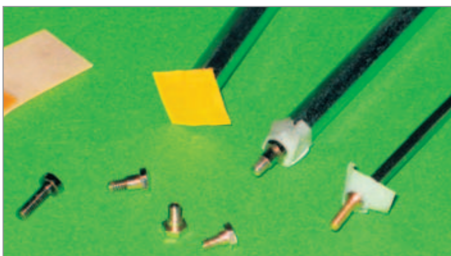
Foto: D. Friedel



So wirkt der nachgerüstete Umlauf an einer H0-52.

Schrauben-Nagel

Die Montage von sehr kleinen Schrauben wird mit einer einfachen Verlängerung erleichtert.



Ein Nagel oder ein Imbusschlüssel dient als Verlängerungsstiel zur Handhabung der Schrauben.

■ Bei der Reparatur von Loks und Wagen muss man oft mit sehr kleinen Schrauben hantieren. Meist vergeht mehr Zeit für das Suchen von verlorengegangenen Schrauben als für die eigentliche Montage. Zur Erleichterung kann man ein sicher funktionierendes Hilfswerkzeug anfertigen. Ein langer Nagel mit flachem Kopf, das lange Teil eines Imbusschlüssels oder ein ähnlich beschaffener Verlängerungsstiel wird mit einem kleinen viereckigen Stück eines doppelseitigen Klebebandes beklebt und nach Abzug der Schutzschicht das Klebeband am Stiel umgebogen. Dann drückt man die Minischraube mit dem Kopfende auf den Stiel und kann diese nun problemlos in das Gewindeloch drehen. Je nach Funktion der Schraube benutzt man anschließend noch einen Schraubenschlüssel oder die Flachzange, um die Schraube endgültig zu fixieren. Die Methode funktioniert, wie am Beispiel gezeigt, sehr gut bei der Montage von Heusinger-Loksteuerungen, die zum Teil sehr kleine Sechskant- oder Schlitzschrauben aufweisen. Auch bei Umbauarbeiten an unzugänglichen Stellen der Fahrzeuge hilft diese Methode dabei, dass man das Fahrzeug nicht weiter zerlegen muss, um Schrauben wieder zu montieren.

Dr. Raimund Haas



So funktioniert die Montage an kleinen Steuerungsteilen.

Fotos: R. Haas

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Heute kann man so einfach wie noch nie zu technisch guten Fotos gelangen. Bei bewegten Objekten wie Zügen sollte man sich aber nicht nur auf die Automatik verlassen.

Teil 1

Pixelweise Eisenbahn

Wenn Menschen, eine Szene oder Personen im Gedächtnis behalten wollen, machen sie oft ein Foto. Auch bei der Eisenbahn gibt es viel Erinnernswertes. Was aber, wenn die Qualität der Aufnahme nicht stimmt?

Zunächst einmal ist zu betonen, dass die Kamera dem Fotografen beim Festhalten des Motivs nur hilft. Auch der beste Fotoapparat liefert unscharfe Bilder, wenn man ihn nicht wenigstens einigermaßen ruhig hält. Zudem bestimmt der Fotograf den Bildausschnitt. Wenn Menschen auf dem Bild kopflos sind, einer E-Lok die Stromabnehmer abgeschnitten wurden oder der Dampflok ein Puffer fehlt, dann nutzt die beste technische Qualität der Aufnahme nichts.

Um Erfahrungen mit Vertretern unterschiedlicher Kamera-Bauarten zu sammeln, wurden eine Kompakt- (Fujifilm Finepix F60 FD), eine Bridge- (Fujifilm Finepix S100 FS), eine Einsteiger-Spiegelreflex- (Canon EOS 1000D) und eine Profi-Spiegelreflex-Digitalkamera (Canon EOS 5D Mk II) bei den Herstellern ausgeliehen. Schon durch ihre Form unterscheidet sich die kompakte Fuji F60 von den drei anderen. Sie ist ausgeschaltet kaum größer als ein Päckchen Papiertaschentücher. So hat man sie ruckzuck aus Hemd- oder Hosentasche gezaubert und eingeschaltet, während andere ihre größere Kamera noch aus Kameratasche oder Rucksack schälen. Auch wer normalerweise mit Spiegelreflex-Kameras fotografiert, gewöhnt sich schnell daran, dass der Winzling keinen Sucher hat, sondern man zur Wahl des Ausschnitts auf den Monitor schaut. Manuelle Einstellmöglichkeiten sind im Menü versteckt, doch liegt die Automatik bei der Belichtung fast immer richtig.

Die so genannte Bridge-Kamera schlägt die Brücke (engl. Bridge) zwischen den Kompakt- und den Spiegelreflexkameras. Von ersteren unterscheidet sie sich durch ihr erheblich größeres Gehäuse, von letzteren durch das fest eingebaute Objektiv. Spiegelreflex-Kameras haben eine Wechselobjektiv-Fassung, die es ermöglicht, für jede Aufnahmesituation das richtige Objektiv ans Gehäuse anzusetzen. Die Preisspanne ist erheblich größer als bei Kompakt-Kameras und reicht von etwa 400 Euro bis über 8000 Euro. Darüber liegen nur noch vorwiegend für den Studioeinsatz vorgesehene Kameras mit noch größeren Sensoren. Die vergleichsweise große EOS 5D markiert die Spitze im Vergleich der Kamera-Konzepte. Sie ist die größte, schwerste und teuerste, hat den größten Sensor mit der höchsten Auflösung und muss als einzige ohne integrierten Blitz auskommen. Und doch lässt sie sich kinderleicht bedienen. Eine Automatik hilft dem Neuling. Sehr angenehm bei der Betrachtung ist der Monitor: Er ist nicht nur groß, sondern löst so hoch auf, dass man mit der Lupenfunktion sogar die Schärfe sehr gut beurteilen kann.

Im Canon-Spiegelreflex-Sortiment preislich am unteren Ende ist die EOS 1000D angesiedelt. Die Kamera gefällt durch ihr geringes Gewicht, liegt gut in der Hand und schießt ebenfalls auf Anhieb gute Fotos. Das Bild in der Vorschau (H. 07/2009) hat mit dieser Kamera übrigens ein Dreijähriger gemacht! Die Motive muss man sich allerdings erlaufen, da der Zoombereich mit 28,8 bis 88 mm gerade für die Eisen-



Bei der kleinen Fuji kann man das Motiv nur auf dem Monitor sehen (Life-View), bei den beiden Canons zusätzlich im Sucher (über dem Monitor).



EOS 1000D, Kit-Objektiv, Brennweite 28,8 mm, 1/500 s. Regionalexpress Halle/Saale – Kassel-Wilhelmshöhe bei Röblingen am See.

bahn-Fotografie etwas zu knapp ist.

„Wichtig ist, was hinten raus kommt", sagte einst Altbundeskanzler Dr. Helmut Kohl. Damit beim Betrachten der Bilder als Kommentar nicht das bemüht werden muss, was beim Menschen üblicherweise hinten rauskommt, gilt es, die Möglichkeiten der Kamera erst einmal kennen zu lernen.

Darum zog der Autor bei gutem Wetter mit drei Kameras (EOS 1000D, EOS 5D und F60) schwer bepackt los. An der Hauptstrecke Halle/Saale – Kassel bei Unterröblingen müssen die Kameras bei einem zehn Meter neben der Strecke liegenden Fotostandpunkt schnell betriebsbereit sein und einen flotten Autofokus haben. Die Spiegelreflex-Kameras sind sofort nach Einschalten schussbereit und stellen sehr schnell scharf. Das Foto des Dyckerhoff-Taurus im Juni-Heft (Seite 13 unten) entstand mit dem EOS 1000D-Kit. Wer sich nicht in die Technik seiner Kamera einfuchsen möchte, stellt das →

Kurz und Knapp

- ***Auflösung:*** Gibt die Anzahl der Bildpunkte pro Zoll (2,54 cm) an, die die Kamera abzubilden im Stande ist.
- ***Auslöseverzögerung:*** Zeitspanne, die zwischen dem Drücken des Auslösers und der Aufnahme vergeht.
- ***Autofokus:*** Kamera stellt beispielsweise durch Verwendung des vom Motiv reflektierten Lichts selbstständig scharf.
- ***Blende:*** Variable Öffnung, durch die das Licht auf den Sensor fällt. Je kleiner die Öffnung (größere Blendenzahl), um so größer die Schärfentiefe.
- ***Brennweite:*** In mm angegeben. Gibt an, in welcher Größe ein Objekt abgebildet wird.
- ***Kit:*** Kamera und Objektiv(e) werden als Set angeboten.
- ***Motivprogramm:*** Je nach Aufnahmesituation wählt die Kamera Einstellungen von Blende und Zeit, damit ein korrekt belichtetes Bild entsteht.
- ***Sensor:*** Der Sensor wandelt das durch das Objektiv einfallende Licht in digitale Daten um. Die Größe ist mit verantwortlich für die Bildqualiät (je größer desto besser).
- ***Zoom-Objektiv:*** Ein Zoomobjektiv ermöglicht die Abbildung eines Objektes, in unterschiedlichen Größen. Je kleiner die Brennweite, um so kleiner wird das Objekt abgebildet.



EOS1000D, Brennweite 39 mm, 1/800 s, Blende 5.



Selbst in der Vergrößerung überzeugt das Bild der 1000D.



Trotz des kleinen Sensors macht auch die kleine Fuji gute Bilder.

Kameras und Objektive				
Typ	*Canon EOS 5D Spiegelreflex*	*Canon EOS 1000D Spiegelreflex*	*Fujifilm Finepix F60 FD Kompaktkamera*	*Fujifilm Finepix S100 FS Kompaktkamera*
Sensorauflösung	21 Megapixel	10 Megapixel	12 Megapixel	11 Megapixel
Sensorgröße	35,8 x 23,9 mm	22,3 x 14,9 mm	8,1 x 6,1 mm	8,8 x 6,6 mm
Wechselobjektiv	ja	ja	nein	nein
Eingebautes Obj.	nein	nein	ja	ja
Brennweite (umger.)	24-105 mm	28,8 - 88 mm	35 - 105 mm	28 - 400 mm
Größte Blende	f4	f3,5 - 5,6	f2,8 - 5,1	f2,8 - 5,3
Monitordiagonale	7,6 cm	6,3 cm	7,6 cm	6,3 cm
Monitorauflösung	920 000 Bildpunkte	230 000 Bildpunkte	230 000 Bildpunkte	230 000 Bildpunkte
Live-View	ja	ja	ja	ja
Gewicht (komplett)	1500 g	700 g	163 g	918 g
UVP (m. Objektiv)	3299 Euro	529 Euro	199 Euro	629 Euro
Besonderheiten	Videofunktion	–	Videofunktion	Videofunk., klappb. Bildschirm

Motivprogramm-Wahlrad einfach auf das durch einen Sportler/Läufer gekennzeichnete Sport-Programm. In diesem wählt die Kamera eine kürzere Verschlusszeit, verknüpft mit einer größeren Blende (kleinere Blendenzahl). Die professionelle Canon EOS 5D besitzt keine Motivprogramme. Bei ihr stellt man darum das Wählrad auf Tv (Zeitvorwahl) und stellt die gewünschte Zeit ein. Die Kamera wählt dazu eine passende Blende. Züge auf Streckenfahrt sollte man mit 1/500 Sekunde oder weniger aufnehmen.

Je weiter man vom Motiv weg ist, um so länger darf die Verschlusszeit sein. Selbst bei Fujis preisgünstiger F60 lässt sich die Zeit vorwählen. Die Auslöseverzögerung der Kompaktkamera reicht aus, um von einem Zug mehrere Aufnahmen zu machen, wenn man die Brennweite nicht ändert. Wer aber mit einer der Spiegelreflex-Kameras ein Bild verpasst, hat selbst einen Fehler gemacht, denn beide Kameras stellen superschnell scharf. Das ist vor allem dann wichtig, wenn man den nahenden Zug mehrmals fotografieren möchte. Wenn der Zug in der Landschaft und kurz darauf die Lok im Portrait aufgenommen werden sollen, ist eine schnelle Bildfolge (Serienbild-Geschwindigkeit) gefragt. Diese boten bei schnelleren Zügen (ab 100 km/h) nur die beiden Spiegelreflex-Kameras. Wenn ein Zug für den Autofokus der Kamera trotzdem zu schnell ist, peilt man kurz vor Ankunft der Lok einen Gegenstand an der Strecke an, drückt den Auslöser leicht an, sodass die Kamera auf diesen Punkt scharf stellt. Sobald der Zug diesen Punkt erreicht hat, drückt man den Auslöser durch. So kann man die Zeit auf die Dauer reduzieren, die man zum Durchdrücken und die Kamera zum Auslösen braucht.



Technisch und im Bild liegt die in diesem Beitrag nicht untersuchte EOS 50D zwischen der EOS 5D MkII (re.) und der günstigen EOS 1000D.

Moderne Kameras stellen im Automatikbetrieb, das heißt, wenn alle Entfernung messenden Felder aktiviert sind, auf das nächstgelegene Objekt scharf. Schlecht, wenn das ein an der Strecke stehender Busch statt des fahrenden Zuges ist. Um so etwas zu vermeiden, schaut man in die Kameraanleitung unter den Punkten Messfeld und Autofokus nach. Dann kann man die Mehrfeld-Messung deaktivieren und ein einzelnes Feld anwählen. Dabei



Fujis solide S100 ähnelt in ihrer Gestalt der EOS 1000D, während die F60 als Immer-dabei-Kamera glänzt.



Ältere Kamera, schönes Bild: Canon EOS 20D, 1/320 s, Blende 6,3. Zeigt der Fotograf auch die Umgebung, erhöht er den Wiedererkennungswert.

bietet übrigens die Fuji S100 eine erheblich feinere Abstufung als die beiden Canons mit ihren neun (1000D) oder elf (5D) Messfeldern (die kleine F60 lässt sich nicht umstellen). Es erweist sich als geschickt, den mittleren Sensor zu aktivieren. So bleibt der Zug bis zum Auslösen der Kamera im Bilde. Außerdem muss die Kamera bei der Beschränkung auf ein Messfeld weniger rechnen und löst daher merkbar schneller aus.

Bei der Belichtungsmessung sollte der Neuling die Wahl der Kamera überlassen. Diese fragt ab Werk die größtmögliche Anzahl der für die Belichtung relevanten Sensoren ab. Der Rechner in der Kamera gewichtet helle, mittlere und dunkle Bereiche und findet in der Regel eine ausgewogene Belichtung. Die meisten Fotos eignen sich auch sehr gut zum Direktdruck. Schärfe und Brillanz lassen sich bei allen Kameras vorab einstellen. Doch Vorsicht! Brillantere Farben sorgen in Gesichtern zumeist für unnatürliche Rottöne. Ungleich sensibler optimiert man die Bilder am Computer. Einfache Bearbeitungsprogramme liegen normalerweise der Kamera bei.

In den nächsten Folgen werden weitere Kamera-Einstellungen, die speziellen Anforderungen der Modellfotografie und einige Möglichkeiten der nachträglichen Bildbearbeitungen erläutert. *Jochen Frickel*

Nicht mehr intakte Scheunen ermöglichen dem Modellbahner, sich gestalterisch auszutoben. Eine interessante Vorgehensweise wird an einem H0-Modell erläutert.

Verfallenem *verfallen*



Gerade auf Anlagen von US-Bahnern findet man immer wieder Motive, die den Hang zur geordneten Unordnung und die Freude am Morbiden widerspiegeln. Eine alte Scheune in Kalifornien reizte zum Nachbau, weil sie viele interessante Merkmale aufwies: Kompakte Ausmaße, verwinkelte Bauweise, teilweise zerfallen und durch einen halbfertigen Teilanstrich auch farblich höchst attraktiv.

Solch ein Objekt kann man nur im Selbstbau erstellen. Die Materialien gibt es im Bastelbedarf, ja sogar in manchen Baumärkten. Das Grundgerüst der Scheune ist aus quadratischen 3-mm-Holzleisten schnell zusammengeleimt. Die Abmessungen orientieren sich dabei grob an denen des Vorbilds, ansonsten an dem verfügbaren Platz auf der Anlage. Wichtig ist nicht so sehr die Maßstäblichkeit als vielmehr die Stimmigkeit des Gesamteindruckes.

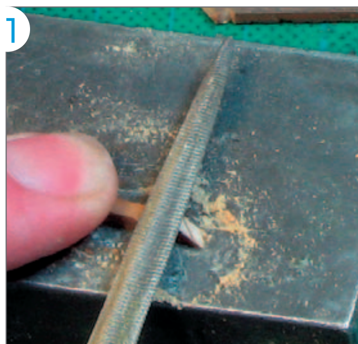
Alle verwendeten Hölzer wurden zuvor mit verdünnter Holzbeize eingestrichen. Man kann beispielsweise den Typ „Verwittertes Holz" von Asoa (www.asoa.de) verwenden oder verdünnte herkömmliche Beize aus dem Baumarkt. Dabei setzt sich die wässrige Lösung aus dem Farbton Schwarz zu etwa 75 Prozent und einem nicht zu rötlichen Braunton, (beispielsweise Nussbaum) zusammen.

Beim Zusammenbau klebt man zunächst das Gerüst zusammen, versteift dieses mit schrägen Eckstreben und verbin- →



Eine alte Scheune in Deer Valley/Kalifornien diente als Vorbild für den Nachbau in H0.

Am Stadtrand bleibt die alte Scheune sich selbst überlassen. Im Gegensatz zum Original, bei dem es genügt, die Elemente am Gebäude nagen zu lassen, ist die Umsetzung im Modell aufwendig.



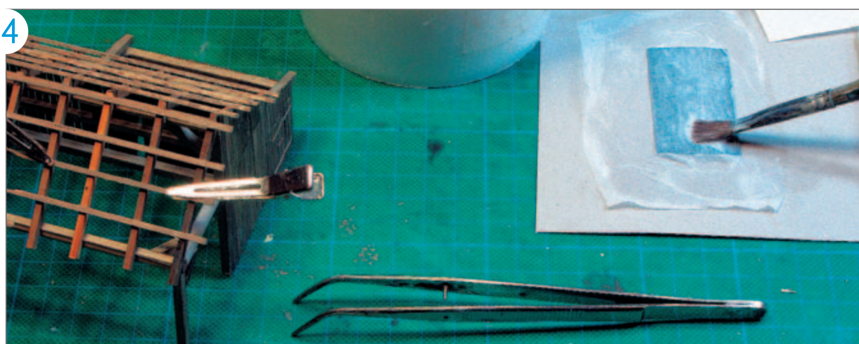
Zum besseren Halt versieht man die Dachsparren mit einer Einkerbung mit der Vierkantfeile.



Die Wandverkleidung entsteht aus gebeizten Furnier- oder Bastelspanstreifen, die man zuschneidet und vor dem Verkleben mischt.



Einige der herausgebrochenen Balken erhalten mit echter Flamme Brandspuren.



Auf die Dachsparren kommen fünf Lattenreihen, die man beim Kleben mit Haarklammern fixiert. Die Vordächer bestehen aus weißleimgetränkten Lagen eines Papiertaschentuchs.



Der nicht fertiggestellte Neuanstrich besteht aus handelsüblicher Abtönfarbe.



Das Finish erhält die Holzkonstruktion mit Künstler-Acrylfarben und Verwitterungspuder.

det das Ganze nach ausreichender Trockenzeit zu einem dreidimensionalen Gebilde.

Die Dachsparren aus rechteckigen Leisten (2 x 3 mm) erhalten mit einer Vierkantfeile Kerben, mit denen sie auf dem Firstbalken und dem unteren Träger aufsitzen. Dann werden sie wie das Grundgerüst mit unverdünntem Weißleim verklebt. Auf ausreichende Trockenzeiten ist zu achten. Nach dem Anfügen der Anbau-Skelette mit den flacheren Dächern und deren Aussteifung mit Eckstreben kann es an die Verkleidung gehen. Für diese eignen sich bestens dünne Streifen aus Furnierholz oder Bastelspan. Naturfarbenes Rohmaterial bietet sich dabei an, weil man dann den Farbton dem Original anpassen kann. Eine entsprechende Veränderung fertiger Holztöne in den typischen, fast grauen oder silbrigen Holzton ist ungleich schwieriger. Die Streifen mit Breiten zwischen 1 und 2,5 mm kürzt man auf die passende Länge und schneidet sie mit einem scharfen Cuttermesser zu Dutzenden zurecht. Der so angewachsene Latten-Haufen wird gründlich gemischt, damit sich aus den Streifen mit unterschiedlicher Maserung, Farbintensität und Länge später ein abwechslungsreiches Wandbild ergibt. Unverdünnten Weißleim trägt man auf die Träger des Grundgerüstes auf und platziert die Wandbretter mit der Pinzette.

Da schau her! Vom Original zum Modell

Die Längslattung sollte etwas zierlicher ausfallen als die Sparren. Dafür bieten sich etwa 1,5 mm breite Streifen aus 1 mm starkem Balsaholz an, das zunächst ebenfalls mit Beize eingestrichen wird. Beim Kleben unterstützen Haarklammern die Fixierung.

Neben dem desolaten Zustand des vorderen Teils der Scheune ist der irgendwann einmal begonnene, aber nie beendete Anstrich mit weinroter Farbe markant. Da diese Aktion im Original länger zurückliegt, blättert die Farbe wieder ab. Dieser Zustand sollte auch am Modell zu sehen sein. Darum kam eher dickflüssige rote Abtönfarbe auf Wasserbasis zum Einsatz. Wandfarben zum Abtönen weißer Dispersionsfarben (beispielsweise auf Latexbasis) gibt es in kleinen Gebinden. Wenn man den Pinsel etwas ausstreicht, deckt der Anstrich nicht. Dies darf aber nicht so weit reichen wie beim so genannten Drybrushing, mit dem die Seitendächer verwittert wurden. Die Kunst ist, die Farbe einerseits so aufzutragen, dass ein deckender Anstrich angedeutet ist, dieser aber den Untergrund durchschimmern lässt.

Wem seine Scheune nun schon gut gefällt, der kann natürlich an dieser Stelle aufhören, doch erst mit der nachfolgenden Zerstörung kam erst der Kick für das richtige Aussehen. Mit einer kleinen gebogenen Flachzange werden nun im freibleibenden

Im Bereich der Bäume erhält das Dach die Nachbildung von Moosbewuchs.



Fotos: Meier

Bereich des Daches Teile der Längsträger, der Sparren und der Lattung beschädigt. Man muss dabei nicht unbedingt radikal vorgehen, oftmals genügt ein Anbrechen der Holzleistchen. Die vorher schon angefertigte, schräg stehende Seitenwand klebt man nun an die gebrochenen Seitenleisten.

Die Spuren des Brandes, der den Verfall der Scheune unbestritten beschleunigt hat, kann man kaum mit Farben nachstellen. Daher kommt ein Feuerzeug zum Einsatz, dessen Flamme mit etwas Abstand unter den Leisten hin- und hergestrichen wurde. So setzt sich Ruß auf dem Holz ab, ohne dass es verbrennt. Das Balsaholz ist diesbezüglich sehr empfindlich, weshalb man das Stück sofort löschen muss, wenn es Feuer fängt!

Zuguterletzt erhält der marode Bau noch die Zeichen von Wind und Wetter. Im Bereich des Bodens verfärbt sich Holz gerne noch etwas dunkler, was man mit der Beize oder stark verdünnter Schmutzbrühe nachstellen kann.

Unterhalb des Daches sieht man oft den leicht nachgedunkelten Originalton des Holzes. Dort hat es sich nicht so grau verfärbt, weil bislang weder Regen noch Sonne ihr zerstörerisches Werk beginnen konnten. Diese Bereiche kann man mit etwas Siena-Gouache-Farbe (im Künstlerbedarf erhältlich) vorsichtig und sparsam nacharbeiten.

Den letzten Schliff gibt man der Scheune durch den Auftrag grüner Farbe oder grünen Verwitterungspuders, mit denen man die Moosansätze im bodennahen Wandbereich nachbildet. Diese sind um so stärker, je intensiver der Grasbewuchs in der Umgebung ist. *Horst Meier/yo*



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 8** Arbeitstechniken



Josh: „Merke, ist die Hitze allzu groß, dann ist die Borste weg!"

Der Umgang mit der Heißluftpistole ist verinnerlicht. Nun geht´s ans Biegen der Borsten, stets den natürlichen Wuchs vor Augen.

Die grüne Revolution



1 Nur heiße Luft? Na ja, um Brandblasen vorzubeugen, sollte man den Bürstenbaum mittels der Wasserpumpenzange festhalten.



2 Die Biegung der Borstenäste in die Naturwuchsrichtung erfolgt unter Einsatz einer nicht zu kurzen Pinzette.



3 Die Vergrößerung zeigt deutlich die Biegungsform der Borstenäste nach dem Vorbild von Tannen.

Aufs Biegen, nicht aufs Brechen kommt es an, wollen wir aus Bürstenbaum- überzeugende Modelllaubbaum- oder -nadelbaumrohlinge machen. Und dafür brauchen wir die Heißluftpistole respektive einen leistungsstarken Fön.

Nun genügt es aber nicht, die Borsten einfach zu erwärmen. Sie würden zwar zunächst weich, mit dem Erkalten aber wieder hart werden, ohne sich in die gewünschte Position bewegt zu haben. Um mit einer nicht zu kurzen Pinzette den dazu nötigen Druck ausüben zu können, empfiehlt es sich, das Bürstenbäumchen am besten mit einer Wasserpumpenzange an der unteren Kunststoffstammummantelung oder bei deren Entfernung am verdrillten Drahtende sicher festzuhalten (Bild 1).

Sind die Borsten ausreichend erwärmt, wird im richtigen Moment – Probieren geht übers Studieren – mit der Pinzette ein Borstenbüschel verbogen. Das hört sich einfach an, ist es aber nur, wenn man sich vorher die Wuchsrichtung von Ästen und Zweigen natürlicher Vorbilder ins Gedächtnis gerufen hat und nun mit einer drehenden Bewegung der Pinzette wie bei einem Lockenwicklerstab die Borsten in die vorbildgerechte Richtung biegt. Dabei wird die Ausrundung, egal, ob nach unten oder oben, ganz bewusst etwas übertrieben, da die Borsten trotz einwirkender Wärme immer ein Stück zurückfedern.

Die kegelförmig zugeschnittenen Bürstenbäume haben gerade, nach außen waagerecht abstehende Borsten. Diese entsprechen weder dem Astverlauf von Tannen noch Fichten.

Eifern wir der Wuchsrichtung von Tannenzweigen nach, müssen die Borsten am Stamm nach unten gedrückt werden, damit sie hernach in sanftem Bogen wie in der Natur nach oben schwingen (Bild 2 und 3). Dabei ist zu beachten, dass, je mehr man sich der Tannenspitze nähert, die Zweige zunehmend in steilerem Bogen aufragen.

Die sehr kurzen obersten Borsten lassen sich aber so allein mit der Pinzette nicht mehr in die gewünschte Form bringen. Sie werden im warmen Zustand einfach unter kräftigem Druck durch die geschlossene Faust gezogen und so zusätz-



Der Weg ist das Ziel: Um zu solch individuellen Laubbäumen auf Borstenbasis zu kommen, muss man die Techniken beherrschen.

lich aufgerichtet. Bei empfindlicher Haut empfiehlt es sich, bei dieser Prozedur einen dünnen Lederhandschuh überzustreifen.

Nehmen wir Fichten zum Vorbild, so müssen wir eingedenk sein, dass bei diesen Nadelhölzern die Äste ausschließlich aufsteigend wachsen, allenfalls in Bodennähe annähernd waagerecht vom Stamm abzweigen, um sodann ebenfalls eine aufwärts orientierte Wuchsrichtung einzuschlagen.

Folglich sind die Borsten unserer Bürstenbaumrohlinge unter Heißluftzufuhr mit der Pinzette direkt am Stamm zu fassen. Sie werden nach oben gedrückt und dabei mit der schon genannten Lockenwicklerstabdrehung leicht gerundet.

Eine Besonderheit unter den Modellnadelbäumen sind solche, die aus Draht und gefärbten Bindfadenenden auf Kunststoffschnurbasis bestehen. Diese sind ungleich weicher als die Borsten der Bürstenbäume. Daher werden diese Bindfadenbäume auch nur kurz erwärmt, um die Fadenzweige in die gewünschte Wuchsrichtung zu drücken.

Merke: Wärme allzu gering, kein Nutzeffekt

Die Dosierung ist eine Sache des Ausprobierens, auch abhängig von der Position vor der Heißluftpistole: Ist die Wärme allzu gering, ist der Nutzeffekt gleich null, ist die Hitze allzu groß, ist die Borste, erst recht der Faden, weg!

Bei der beabsichtigten Bindfadenfichte erfasst man das Modellbäumchen am unteren Ende mit der Pinzette und zieht sie unter Druck bis zur Spitze durch (Bild 4). Soll eine Tanne entstehen, streicht man mit der Pinzette in gegensätzlicher Richtung von der Spitze zur Wurzel (Bild 5).

Die Bindfadenbäumchen eignen sich aufgrund ihrer Konstruktion mit abwärts gerichteten Zweigen besser für die Tannenmutation. Übrigens, wiederholt man das Durchziehen mit der Pinzette mehrmals, lösen sich die Spitzen der Fadenenden in einzelne Fasern auf, was die Verästelung ungleich feiner wirken lässt. Aber Vorsicht: Im Falle der Fichtenherstellung kann dies zu unerwünschten Wölbungen der Zweige führen.

Sollen die Bürstenbaumrohlinge statt einer Benadelung eine Belaubung erfahren, so ist weitgehend unabhängig von der Art des Laubbaums das Prinzip der unterschiedlichen Wuchsrichtungen von Ästen und Zweigen zu beachten.

Im oberen Teil einer Laubbaumkrone ist die Hauptwuchsrichtung die nach oben. Folglich hat der Biegeeinsatz der Pinzette mit der be- →



4 Besonderheit: Bindfadenfichten werden aufgrund des Materials nur kurz erwärmt, um den Zweigen die richtige Wuchsform zu geben.



5 Für die Herstellung von Minitannen sind die Bindfadenbäume ungleich besser geeignet, da die Zweige bereits die abfallende Wuchsform andeuten.



6 Um den Bürsten- in einen Laubbaumrohling zu verwandeln, ist die Drehung unter Pinzetteneinsatz im oberen Teil der Krone aufwärts gerichtet.



7 In den unteren Astgängen verläuft die Wuchsrichtung bei Laubbäumen oft auch abwärts, was beim Biegen mit der Pinzette zu beachten ist.



8 Die Vergrößerung macht es noch deutlicher, wie mit drehender Bewegung der Pinzette ein halbwegs realistischer Astverlauf zu erzielen ist.



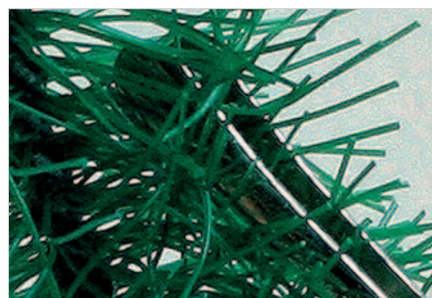
9 Im Mittelteil eines Laubbaums wachsen Äste häufig fast waagerecht, was zunächst ein Abwärtsdrücken und dann ein Aufwärtsbiegen erfordert.



10 Die Vergrößerung zeigt, dass nach dem Abwärtsbiegen nur die Spitzen aufwärts gebogen werden, damit die Borsten nicht bolzengerade stehen.



11 Hat die Pinzette ein erwärmtes Borstenbüschel erfasst, wird nun das Büschel ohne Drehung zum Stamm hin geschoben. Es entstehen krumme Äste.



12 Da hier der Borstenwiderstand besonders groß ist, empfiehlt es sich, diese Stellen etwas nachzuwärmen, während die Pinzette die Borsten fixiert.

Fotos: Joachim Schulz

schriebenen Drehbewegung grundsätzlich aufwärts orientiert zu sein (Bild 6).

In den unteren Astgängen hingegen finden sich bei diversen Laubbaumvorbildern häufig nach unten hängende Äste und Zweige. Also hat in diesem Bereich beim Bürstenbaumrohling eine Biegung nach unten zu erfolgen (Bild 7 und 8). Nur so ist ein halbwegs realistischer Astverlauf zu erreichen.

Etwas Besonderes stellt gemeinhin der Mittelteil einer Laubbaumkrone dar. Dort wachsen die Äste vieler Bäume annähernd waagerecht aus dem Stamm. Das heißt aber nicht, dass sie so staksig abstehen wie die Kunststoffborsten!

Um diesen Vorbildeffekt zu erzielen, ist es erforderlich, mit der dem Stamm zugewandten Pinzettenflanke die Borste nach unten zu biegen und anschließend nur die Borstenspitze nach oben zu drehen (Bild 9 und 10). So entsteht eine Biegung des Astes in spe zuerst nach unten und dann wieder aufwärts, was dann insgesamt eine ungefähre waagerechte Ausrichtung ergibt.

Damit möglichst viele Borstenäste einander überschneiden und jede den Gesamteindruck später störende Regelmäßigkeit vermieden wird, ist ein Kunstgriff, nämlich eine weitere Biegeform, hilfreich.

Hat man mit der Pinzette ein erwärmtes Borstenbüschel erfasst, schiebt und drückt man es ohne Drehung Richtung Stamm. Es wird so geknickt und gestaucht, es entstehen krumme Äste (Bild 11).

Da bei dieser Aktion der Borstenwiderstand besonders groß ist, empfiehlt es sich, mit der Heißluftpistole nachzuwärmen, während die Pinzette das Büschel fixiert (Bild 12). Das muss freilich äußerst behutsam geschehen, damit die Borsten nicht zu einem Klumpen verschmoren. Ohne das Büschel loszulassen, warten wir nun geduldig, bis die Borsten erkaltet sind. Und siehe da, sie behalten in erstarrtem Zustand jetzt ihre Form!

Von nun an geht's Schlag auf Schlag: Eine Bauanleitung jagt die nächste, ganz im Sinne ungeduldig Begrünungswilliger!

Josh/hc

Modellbahn-ABC

Dass es in Sachen Modellgebäude Alternativen zu den fast klischeehaften Kunststoffbausätzen gibt, dürfte auch die Einsteiger ansprechen.

H wie Häuserbau



Lokalkolorit dank Eigenbau: Der ehemalige Bad Mergentheimer Güterschuppen im H0-Maßstab.

Waren anfangs günstiger Preis und einfache Montage die Grundfesten des Siegeszugs der Gebäudebausätze aus Kunststoff, so hat sich das Blatt in den letzten Jahren gewendet. Schuld daran sind die trotz Beibehaltung oftmals veralteter Spritzgussformen stetig vorgenommenen Preiserhöhungen und die Einführung neuartiger, teils lasergeschnittener Kartonbausätze, die montiert oft natürlicher wirken als die Plastik-Konkurrenz.

Gerade jene den aktuellen Kartonbausätzen entlehnten Techniken eröffnen sogar dem Hobbyeinsteiger neue Perspektiven: Jedes beliebige Vorbildgebäude lässt sich ins Modell übertragen. Wurden die meisten Pappbausätze zuvor aus nur wenigen Einzelteilen gefaltet, entstand am Ende nur schwerlich ein stabiles Gebäude, da die Wandstärken zu gering ausfielen. So beruht die jetzige, in Wahrheit an jene noch älteren Karton-Fertigmodellhäuser der Nachkriegsjahre gemahnende Verbesserung der Bautechnik vor allem darauf, dass wie bei Kunststoffbausätzen zunächst einzelne Wände gefertigt werden. Sie bestehen meist aus mehreren Lagen rund einen Millimeter starken Kartons. Fensteröffnungen schneidet man mittels scharfen Bastelmessers entlang eines Stahllineals aus und klebt dann mit Uhu-Alleskleber die jeweils nächste Karton-Lage dahinter.

Entlang sämtlicher Kanten gleitet das Bastelmesser sicher geführt und ermöglicht so ein auf den Zehntelmillimeter genaues erneutes Ausschneiden. Diesen Vorgang wiederholt man so oft, bis man mit Wandstärke respektive Tiefe der Fensterlaibungen zufrieden ist. Wichtig ist, dass man die Kantenmaße der Giebelfront- und Seitenteile derart in Einklang bringt, dass sie exakt zueinander passen, was einerseits auf Gehrung, andererseits im 90-Grad-Winkel möglich ist.

Einsteigern sei empfohlen, fertige Fensterrahmen aus Kunststoff (wie sie etwa Auhagen anbietet) einzubauen. Geklebt wird mit Sekundenkleber. Verglast wird von der Hausinnenseite her unter Verwendung von Tageslichtprojektorfolie, die mit Pattex verklebt wird.

Erst zuletzt setzt der Modellbauer die fertigen Wände des Hauses Kante an Kante und verbindet sie mit Sekundenkleber, stets auf das exakte Winkelmaß achtend. Nach ausreichender Trocknungszeit kann man die Hauswand verputzen, wofür sich mit der Borstenpinselspitze aufgetupfte Dispersionsspachtelmasse eignet. So verschwinden auch störende Kantenstöße. Eine authentische Farbgestaltung gelingt mit matten Acrylfarben. *Michael Robert Gauß*



Aus Passepartoutkarton, fotorealistischer Mauerwerkspappe, Tonkarton (Fachwerk), Furnierholz (Tor) und Wellpappe (Dach) entstand diese H0-Nachbildung des alten Bad Mergentheimer Kleinlokschuppens.



Anregung für Einsteiger: Das Garten- oder Weinberghaus.



Der aufschlussreiche Blick ins Innere verrät mehr als viele Worte; auch das (hier noch nicht verglaste) Fenster gelang nebst der Tür im Eigenbau.

Fotos: Gauß

Ein funktionierendes Spitzenlicht ist für die meisten Modell-Lokführer wichtig. Rainer Albrecht spendiert Weinerts Steppenpferd ein solches.

Teil 2

Das Nordlicht

Im ersten Teil der Steppenpferd-Werkstatt wurde die Montage des Tenders gezeigt und der Abschnitt endete an dem Punkt, an dem der Modellbahner entscheiden muss, ob er seine Weinert-24 mit einer Beleuchtung aufwerten möchte.

Weinert bietet eine Möglichkeit zur Beleuchtung mit Platine an (Best. Nr. 9030). Die Minibirnchen werden von hinten in die Lampen eingesteckt. Diese Option ist geeignet für Triebwagen oder Tender, aber die Minilämpchen sind zu lang für freistehende Loklaternen.

Für unsere Zwecke geeignet sind etwa die „Sunny-Warm-Weiss-LED 0603“ mit angelöteten Cu-Drähten von Ledbaron-Extangis Business & Products GmbH (Bahnhofstr. 28, 66111 Saarbrücken). Die Betriebsspannung der LED beträgt 3,1 V und die Einbaumaße lauten: Länge 1,3, Breite 0,8 und Höhe 0,65 Millimeter. Diese kleinen LED besitzen zwei etwa 140 Millimeter lange, sehr dünne Cu-Lackdrähte.

Die Lampen der 24 werden zunächst vor dem Anbau mit einem 2-mm-Bohrer von vorn nachgebohrt, um Gussgrate zu entfernen (nicht durchbohren!). Dann wird die Lampe auf einen zwei Millimeter dicken Messing-Draht gesteckt und der



Moderne LED machen es möglich: Helles, weißes Licht in vorbildlichen Laternen.

Winkel in etwa so eingestellt, dass die Bohrung an der hinteren Lampenwand endet. Die dritten Spitzenlichter und die vorderen Lampen können vor dem Lackieren fixiert werden, die beiden Tenderlampen werden erst bei der Endmontage des Tenders verklebt.

In die beiden Ecken der Rauchkammerstütze und ebenfalls von unten in den Kessel werden Löcher für die Drähte gebohrt (Durchmesser: 0,7 mm). Die LED werden an ihren Anschlüssen mit etwas Alleskleber isoliert, bevor sie in die lackierten und weiß ausgelegten Lampen ebenfalls mit ein wenig Alleskleber eingesetzt werden. Im Tender installieren wir eine kleine Steckverbindung zwischen Decoder und Lampenanschlüssen, so dass Gehäuse und Fahrwerk voneinander getrennt werden können. Zwischen Lok und Tender kleben wir ebenfalls zwei doppelte Steckverbinder ein. Einen für die Stromversorgung der Lok und einen für die vordere Beleuchtung. Gut geeignet sind Federleisten und die passenden Steckverbinder mit einem Raster von 1,27 Millimetern.

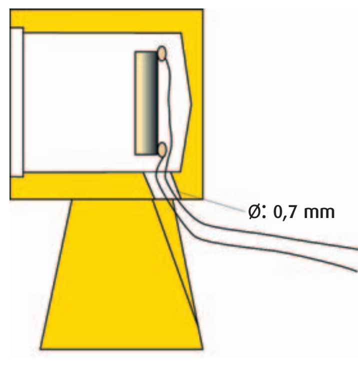
Jetzt gilt es, die Leitungsführung von den Loklaternen bis zum Stecker möglichst unsichtbar und reparabel zu gestalten. Es gibt zwei Varianten:

1. Den Cu-Lackdraht unten am Kessel ankleben und erst im Stehkessel die isolierten Kabel anlöten.

2. Die elegantere Lösung ist die abnehmbare Rauchkammertür. Die Länge der Zuggabel sollte etwa acht Millimeter vor der Feuerbüchswand enden und mit einer 15 Millimeter langen M2-Schraube angezogen werden. Damit man nun jederzeit auch an die Schraube kommt, muss auch die Stehkesselimitation einen Boden aus 2-mm-Messing-Blech, versehen mit einem M-1,7-mm-Gewinde, bekommen. So kann der Stehkessel jederzeit entfernt werden. Die Ausgangsspannung bei Decodern beträgt zwischen 18 und 24 Volt. Also müssen wir die empfindlichen LED mit Vorwiderständen an den Lichtausgang des Decoders anschließen. Die LED werden in Reihe geschaltet, so dass ein Widerstand genügt (siehe Schaltplan).



Die Laternen verbleiben am Gussbaum und werden auf Draht gesteckt. Mit einem 0,7-mm-Bohrer wird in den Innenraum gebohrt.



Einbau und spätere Lage der Diode,



Mit einer kleinen improvisierten Spannzwinge vereinfacht sich die exakte Montage der Laternen.

Das Steppenpferd

Die Fahrzeuge der Baureihe 24 mit dem Spitznamen Steppenpferd wurden speziell für die langen, flachen Strecken in West- und Ostpreußen entwickelt. 95 Exemplare wurden von den Firmen Schichau und Linke-Hofmann und anderen zwischen 1928 und 1939 gebaut. Zwei Exemplare mit den Betriebsnummern 24069 und 24070 wurden von Borsig mit einem Mitteldruckkessel geliefert. Diese Loks liefen mit einem Kesselüberdruck von 245,1 N/cm^2, wurden aber 1952 umgebaut. Die DB übernahm 38 Lokomotiven und musterte sie bis 1966 aus. Das letzte Exemplar war die Nummer 24067, die in Rheydt beheimatet war und dort im August 1966 außer Dienst gestellt wurde. Bei der DR verblieben 24002, 004, 009, 021 und 030. Sie waren ab 1960 alle im Bw Jerichow beheimatet und fanden im Genthiner Kleinbahnnetz bis 1968 ihr Betätigungsfeld. 24 009 wurde 1970 in 37 1009 umgenummert und war Hilfszugreserve in Güsten und Stendal. 1972 wurde sie in die BRD verkauft. 34 Lokomotiven verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg in Polen, wo die letzte Lok bis 1976 eingesetzt wurde. Auch die heute in Deutschland erhaltene 24 083 war in Polen im Einsatz. Die Lokomotiven waren mit Schlepptendern der Bauart 3 T 16 und 3 T 17 ausgestattet. Vier Loks der BR 24 sind erhalten geblieben; drei davon in Deutschland (24 004, 009 und 083) sowie eine in Polen.

Der Rahmen besteht aus Messingätz- und Gussteilen. Der Grundrahmen ist bereits vorgebogen und so können wir mittels der Senkschrauben mit kleinem Kopf die beiden Verstärkungsplatinen mit den Stegen verschrauben. Dazu ist erst eine Seite der Platine aufzulegen, dann ist vorsichtig der Steg mit einer Pinzette einzusetzen und die Schraube unter Zuhilfenahme einer Pinzette mit einem Schraubendreher einzudrehen. Die Schraube sollte noch nicht fest angezogen werden, denn auf der anderen Seite ist die Platine ebenso zu montieren. Wenn alle Stege eingesetzt sind, werden zur Ausrichtung des Rahmens die Federpakete eingepasst und verschraubt. Erst dann werden die Schrauben in den Stegen fest angezogen. Somit ist garantiert, dass das Fahrwerk und seine Komponenten ausgerichtet und ohne Verspannung verlötet oder verklebt werden können. Apropos Löten: Die Messingteile des Rahmens sollten gelötet werden. Kleben hält zwar auch, doch um auf Nummer sicher zu gehen, dass unser Fahrwerk jeder Belastung standhält, ist Löten die bessere Lösung. Die Bremsschuhe werden mit einem Zahnstocher oder einem passenden Rundmaterial im Loch justiert, oben plan ausgerichtet und dann fixiert (Kleben oder Löten). Die hintere Abschlussstütze wird auf die Flansche gesteckt, ausgerichtet und befestigt. Fluchtend müssen die Kesselstützen fixiert werden. Eine exakte Montage des Fahrwerks ist Voraussetzung für alle weiteren Arbeitsschritte und gute Laufeigenschaften des Modells!

Die Achsen werden probeweise eingesetzt und dabei die Leichtgängigkeit der Achslager im Rahmen geprüft. Der Steuerungsträger sowie die Zylinder werden zusammengesteckt. Verläuft die Kreuzkopfführung parallel zur Rahmenober- →

Prinzipskizze für RK-Tür und Stehkessel

Ø 2,1 mm

Stehkesselimitation

M 2

Führerhaus-befestigung

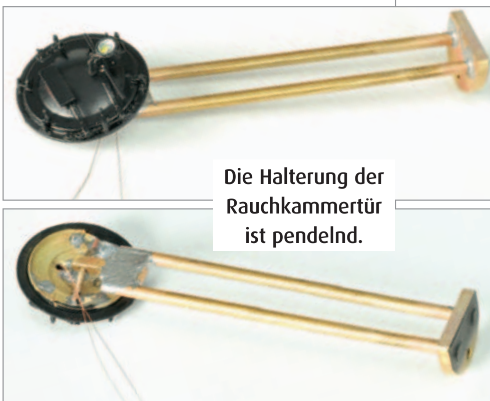
M 1,7

Rahmen

Bohren 1,9 mm Ø



Die so befestigte Rauchkammertür ermöglicht die Wartung der Leitungen zu den Loklaternen.



Die Halterung der Rauchkammertür ist pendelnd.

(li.) Zwei Bohrungen durch den Rauchkammerträger in die Rauchkammer erlauben, die Kabel zu führen und zu verstecken.

(u.) Ein kleines schnell angefertigtes Blech mit einem Gewinde zur Befestigung wird so in den Stehkessel geklebt.



Decoder

vorn

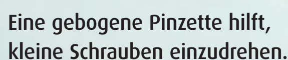
hinten

SMD 0603

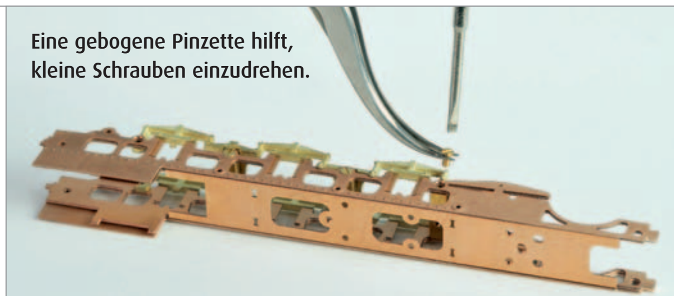
1 Ω 1/4 W

SMD 0603

Schaltplan



Eine gebogene Pinzette hilft, kleine Schrauben einzudrehen.



kante, können sowohl diese als auch die oberen Träger befestigt werden.

Nach dem Säubern kann grundiert und nach ausreichender Trockenzeit die Farbe gespritzt werden. Eigentlich sollten die Fahrgestelle der DR-Fahrzeuge in RAL-3000 (feuerrot) gespritzt werden. Die Räder von Weinerts 24 sind jedoch in RAL-3002 lackiert. Wer das korrekte Rot haben möchte, muss wohl oder übel auch die Räder überspritzen. Dazu müssen entweder die Laufflächen abgeklebt werden oder man dreht sich einen Ring, der sie abdeckt.

Die Achsfedern werden, damit sie nicht wegschnippen, entweder mit etwas Fett oder einem winzigen Tröpfchen Sekundenkleber im Rahmen fixiert. Die Achsen werden sortiert und mit der isolierten Seite ausgerichtet abgelegt und anschließend eingesetzt. Die kleinen Schrauben, die seitlich durch den Rahmen geschraubt werden, werden durch die Speichen hindurch eingesetzt. Ein Schraubendreher, dessen Klinge so an der Spitze abgeschliffen wird, dass er im Schlitz der Schraube straff sitzt, ermöglicht müheloses Eindrehen.

Die Steuerung ist dank Klemmtechnik einfach zu montieren. Lediglich der Kreuzkopf ist mit der Treibstange und die Gegenkurbel mit der Schwingenstange zu vernieten. Achten Sie bitte darauf, dass jeweils die seitenrichtigen Teile miteinander verbunden werden. Die Nietlöcher in der Treibstange und in den Gegenkurbeln sind an der Innenseite mit einem 1,5-mm-Bohrer etwas anzusenken, damit sich die Bördelflanken der Nieten richtig anlegen können. Beim Nieten des Kreuzkopfes ist ein etwa einen Millimeter dickes und zwei bis drei Millimeter breites Stück Alu oder Messing unterzulegen, damit der Nietkopf seine Form behält und nicht schief oder kantig wird. Genietet wird vorsichtig mit einem kleinen Körner.

Ist die Steuerung fertig mit Zylindern und Schwingenträger montiert, werden die ersten Rollversuche durchgeführt. Selbst dem kleinsten Hakeln sollte man auf den Grund gehen und die Ursache abstellen; Stellen, die dazu neigen, sind die Bremsbacken und die Voreilhebel.

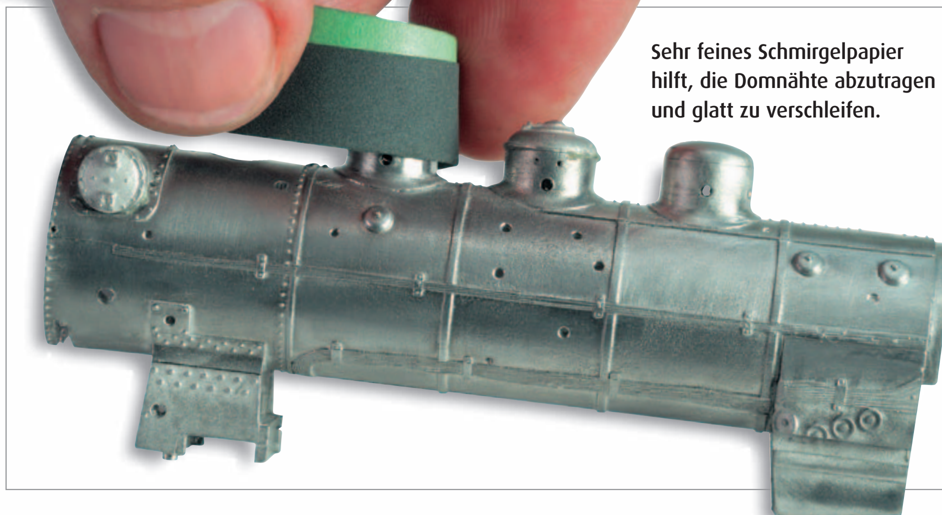
Die Stromabnehmer werden nach Bauanleitung gebo-

Mühe, die sich lohnt: Weinerts BR 24 in DR-Ausführung

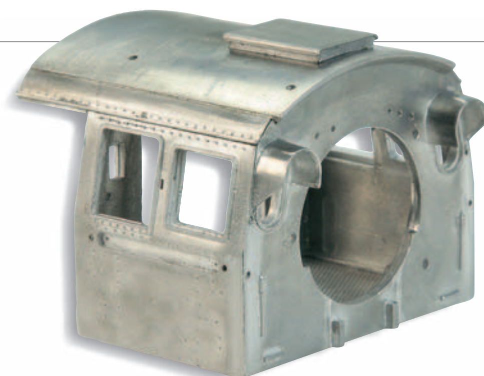
gen und zusammen mit dem Isolierstück eingesetzt. Anschließend werden die Kabel angelötet und nach hinten herausgeführt.

Das Führerhaus besteht zwar nur aus wenigen Teilen, doch der Zusammenbau muss sehr exakt erfolgen. Es ist auf Rechtwinkligkeit und Passgenauigkeit in den Gehrungen zu achten! Die Bodenplatte dient als Schablone. Man beginnt mit einer Seite, die man plan und rechtwinklig mit Sekundenkleber heftet (auf einer Glasscheibe). Dann folgt die andere Seite und als Abschluss die Rückwand.

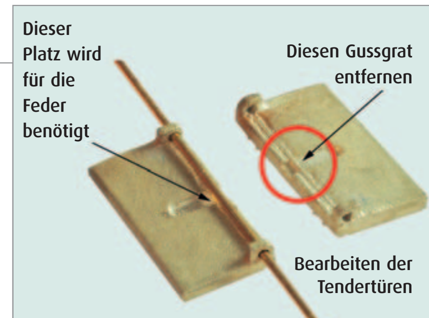
Der Kessel wird als nächstes bearbeitet, aber vorsichtig, damit die feinen Details nicht beschädigt werden! Im nächsten Schritt sind die Domdeckel auszurichten und mit Zweikomponentenkleber im Kessel zu verkleben. Ist der Kleber ausgehärtet, werden die Domköpfe sauber mit Schmirgelpapier geglättet und geformt. Nun



Sehr feines Schmirgelpapier hilft, die Domnähte abzutragen und glatt zu verschleifen.



Bei der Montage des Führerhauses sollte man auf die Deckung der Kanten achten.

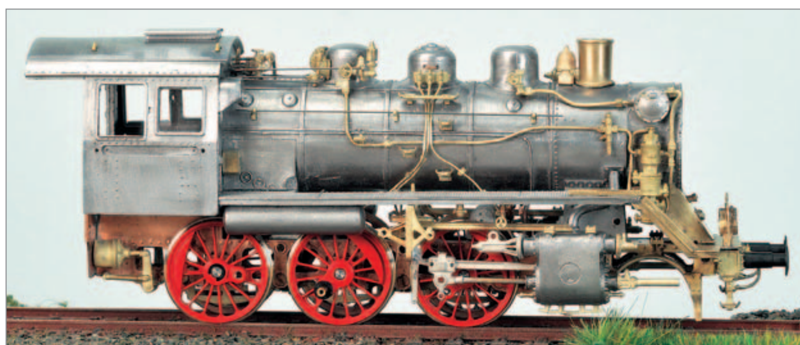


müssen die Sicherheitsventile rechts und links am Dom angebaut werden und zwar, bevor das Führerhaus angesetzt, ausgerichtet und verklebt wird!

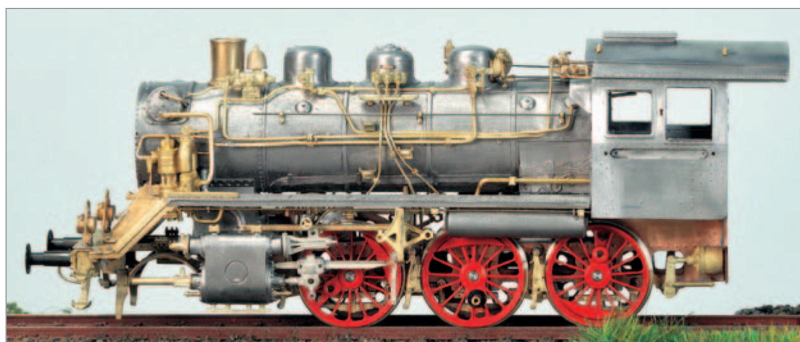
Das Führerhaus wird mit dem Rahmen verschraubt (bitte nicht zu fest), dann wird der Kesselbund mit wenig Zweikomponentenkleber eingestrichen, der Kessel angesetzt und ebenfalls mit den Rahmen verschraubt. Mit einem Pinsel und Aceton wird herausquellender Klebstoff entfernt.

Jetzt kommt die kniffligste Arbeit an die Reihe: Rauchkammerstütze und Umläufe montieren! Wer die DR-Variante baut, muss die offene Stütze mit zwei kleinen 0,2 Millimeter dicken Blechresten abdecken. Ob durch Löten oder Kleben, Hauptsache ist, dass danach die Kanten gut verputzt werden. Unterhalb der Rauchkammertür wird ein 0,8-mm-Loch für den Entwässerungsstutzen gebohrt, der Stutzen gekürzt und eingeklebt. Die Pufferbohlenabdeckung wird mit den Lampen und den Bügeln bestückt. Dabei ist zu beachten, dass die Lampenangüsse nur soweit überstehen, dass sie den Puffern nicht im Wege sind. Diese sollten leicht in die Bohrungen der Pufferbohle passen, denn sie sind unser Bezugspunkt und erleichtern die Justierung. Es könnte sein, dass die Stütze im Bereich der Rahmenauflage nachgearbeitet werden muss, damit sie in die richtige Position gebracht werden kann. Beim Einpassen ist das Lokgehäuse auf den Rahmen aufzuschrauben. Erst wenn die Rauchkammerstütze perfekt sitzt, werden die Umläufe eingesetzt. Auch diese müssen sauber eingepasst werden. Dabei ist aber nur spärlich die Feile einzusetzen, das Ergebnis ist zwischendurch immer wieder zu prüfen. Erst wenn nichts mehr klemmt, wird mit Zweikomponentenkleber verklebt und nach dem Aushärten das Profil außen nachgearbeitet. Die Aussparungen für die Pumpen in den Umläufen müssen je nach Ausführung gegebenenfalls vergrößert werden. Auch die Türen an den Tendern erfordern ein wenig sensible Nacharbeit.

Nachdem nun alle Baugruppen komplett sind, werden sie allesamt gesäubert (Bremsenreiniger eignet sich gut), eventuell noch sichtbare Klebereste entfernt, bevor das Grundieren ansteht. Um saubere Farbtrennkanten zu bekommen, wird zunächst rot gespritzt. Nach ausreichender Trockenzeit kommt Abdeckband verschiedener Breiten zum Einsatz (Microline von Weinert, Kyosho o. ä.). Die größeren Flächen werden mit Maskierfolie (z. B.: Tape von Tamiya oder Revell) abgedeckt. Wer ganz sicher gehen will, dass kein Farbnebel Lücken findet, streicht an den Übergängen Maskol auf. Die Farbschichten sollten dünn aufgetragen werden, wobei erst die schwer zugänglichen Stellen deckend gespritzt werden, bevor der satte Decknebel das Finish ergibt. Dann kann das Modell nach einer langen Trockenzeit zusammengebaut, dekoriert und verglast werden. Wer sich für eine Beleuchtung entschieden hat, setzt die SMD-LED ein, verlegt die Anschlussdrähte und verlötet sie gemäß Skizze. Nach einer Funktionsprobe werden die sichtbaren Cu-Lackdrähte noch farblich behandelt. Das Meisterwerk kann nun seinen Dienst im Bw oder in der Vitrine antreten. *Rainer Albrecht/al*



Die anderen Pumpen bei unserer DR-24 erfordern eine geänderte Leitungsführung sowohl auf der Lokführer- (o.) als auch auf der Heizerseite.



Fotos: Rainer Albrecht

Mit einer Waldbahn-Gelenkdampflokomotive im Maßstab 1:20,3 baut Bachmann das Spur-G-Sortiment eindrucksvoll aus.

Gelenkiger Gigant



Nicht nur auf Hauptbahnen, auch bei den Waldbahnen stieg das Zuggewicht zu Beginn des 20. Jahrhunderts stetig an. Um diesem Bedarf Rechnung zu tragen, entwickelten die Baldwin Locomotive Works in den 1920er-Jahren eine Gelenklok mit zwei Triebwerksgruppen (Achsfolge 2-6-6-2). Wegen der Weltwirtschaftskrise kam es allerdings nicht zur Produktion des Bachmann-Vorbilds, hatte Baldwin eine ganz ähnliche Maschine in sieben Exemplaren beispielsweise an die Weyerhaeuser Timber Company geliefert.

Trotz der großen Länge durchfährt das wuchtige Modell tatsächlich 60-cm-Kurven! Das sieht übrigens garnicht so verboten aus, wie man denkt, da sich der gesamte vordere Teil des Fahrwerks sozusagen in die Kurve legt und weil der Drehpunkt recht weit vorne unter dem Kessel sitzt. Dass die Lok im Analog-Betrieb in der Kurve etwas an Tempo verliert, versteht sich von selbst.

Mit umgerechnet 76 km/h bei 18 V ist die 36 der Yellow Pine Lumber Co. für ein Waldbahn-Zugpferd etwas flott unterwegs. Doch setzt sie sich bereits bei 2,8 V mit 3 km/h fast lautlos in Bewegung. Aus dem Maximaltempo rollt die Lok stattliche 146 cm weiter. Mit der Vorbild-Höchstgschwindigkeit von 22 km/h ist die Lok bei 6,1 Volt unterwegs. Digitalbahner können auf die Schnittstelle einen NMRA-kompatiblen Decoder setzen. Selbst grobe Gleis-Verschränkungen und

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Konstruktion; gute Detaillierung; leiser Lauf; sehr sichere Fahreigenschaften; angemessene Zugkraft; durchfährt 60-cm-Radius; LGB-Kupplungen liegen bei*

KONTRA *Schalterabdeckung am Kessel lose; zu schnell*

PREIS *UVP: 899 Euro*

URTEILE

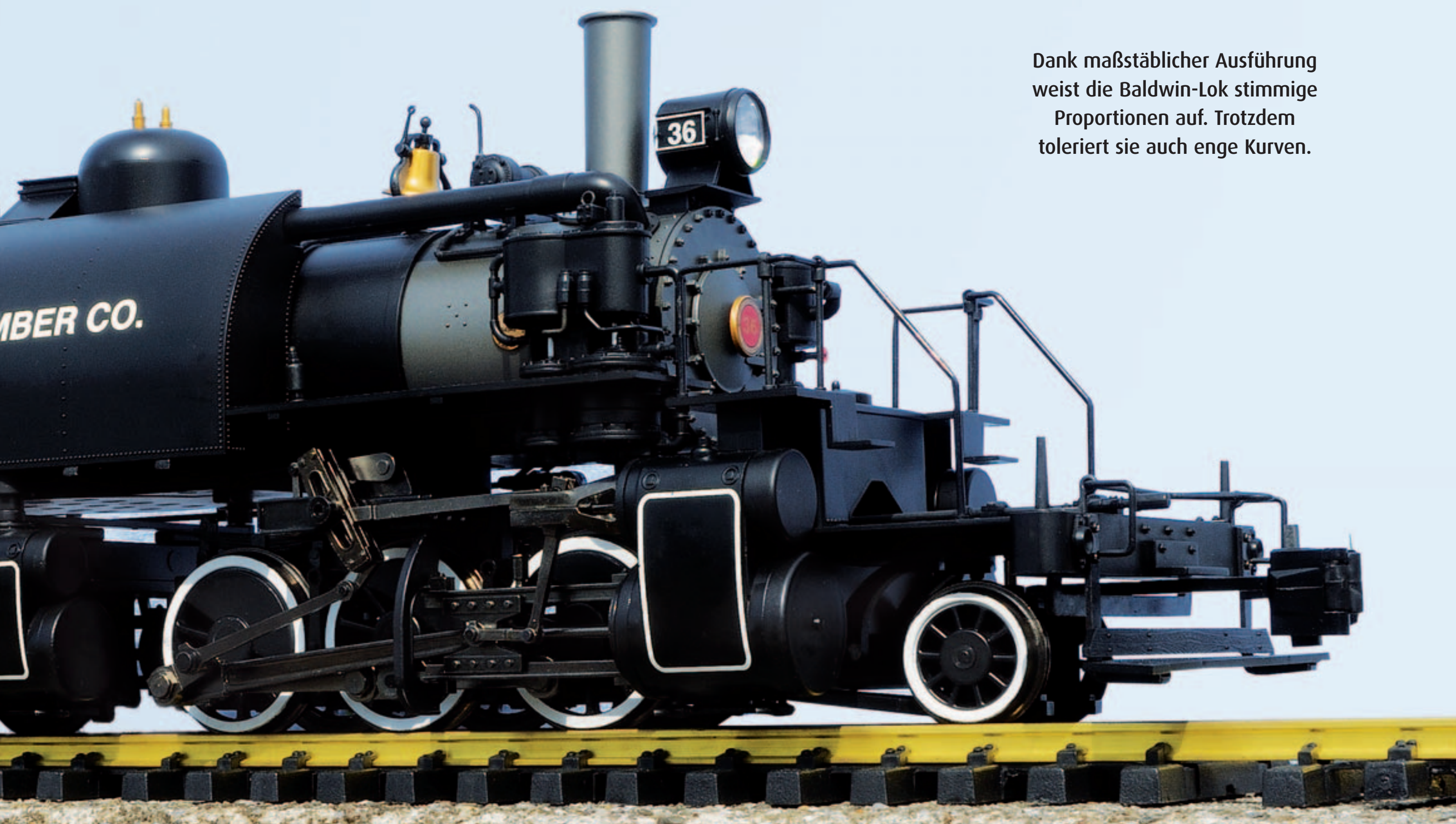
Ein kleiner Schritt für die Menschheit, ein großer Schritt für den H0-Individualverkehr: Wiking sorgt für innovativen Spielspaß.

Verkehrs-Kontrolle

Freie Fahrt für freie H0-Bürger! Diesem Ziel sind die jetzt in Lüdenscheid ansässigen Berliner Modellautobauer ein entscheidendes Stück nähergekommen, wenn auch zunächst nur im Dienste der Floriansjünger: Dem hier vorgestellten motorisierten Rosenbauer-Löschfahrzeug LF 10/6 CL auf MAN-TGL-Basis folgt in diesen Tagen der Rosenbauer-Panther als Löschfahrzeug der Flughafenfeuerwehr.



Mit dem handlichen Funkfernsteuermodul und dem Löschfahrzeug wird man zum Fahrer in den H0-Miniaturwelten.



Dank maßstäblicher Ausführung weist die Baldwin-Lok stimmige Proportionen auf. Trotzdem toleriert sie auch enge Kurven.

andere Schnitzer des Gleisbauers bringen die Lok nicht aus der Ruhe. Außer fahrtrichtungsabhängiger Stirn- bringt der Riese auch eine Führerhausbeleuchtung mit, die allerdings vom roten Licht der Feuerbüchse überstrahlt wird.

Für ein Gartenbahnmodell selbstverständlich, ist die Gelenklok weitgehend wetterfest. Rahmen und Steuerung bestehen aus Metall, das Gehäuse aus Kunststoff. Dass die Abdeckung der Schalter auf dem Kessel nur lose aufliegt, ist der Preisklasse nicht angemessen. Erfreulicherweise liegen LGB-kompatible Kupplungen sowie gekröpfte, zu Bachmann-Standard-Wagen passende Kupplungen bei. Da die Maschine in 1:20,3 (Spur Fn3) gefertigt wird, wirkt sie, mit LGB- oder Aristocraft-Wagen kombiniert, zu wuchtig. Richtig schön sieht die Maschine mit den Spectrum-Wagen aus, die in demselben Maßstab gefertigt werden. Die Wagen setzen allerdings einen Minimalradius von 120 cm voraus.

Die wuchtige Maschine bietet sehr gute Fahreigenschaften und eine gute Detaillierung. Angesichts der Tatsache, dass die lange Lok sogar engste Gartenbahn-Kurven durchfährt, eignet sie sich auch für kleinere Anlagen. *Jochen Frickel*

Auspacken, aufladen, Fahrzeug einschalten, Fernsteuerung aktivieren: So einfach ist der Weg zum mobilen Autostart in die H0-Welt, vorausgesetzt, man hat vier Batterien des Typs AA für das Fernsteuerungsmodul zur Hand. Die gehören nämlich leider nicht zum Wiking-Control-87-Setinhalt, einziges Manko dieses ansonsten wohldurchdachten Komplettpakets.

Neben dem Fahrzeug mit fest eingebautem Akku sowie der Funkfernsteuerung gehören auch Ladegerät und vor allem eine gute Bedienungsanleitung zum Lieferumfang. Die klar gegliederte Anleitung sorgt dafür, dass auch Ungeübte, laut Hersteller nur über 14-Jährige, schnell mit dem System zurechtkommen und alsbald ihre Fahrkünste erproben können.

Alle, die vorhaben, ihren Anlagen-Straßenverkehr zu beleben, sollten allerdings vorher ein bisschen üben. So sind unerwünschte Flurschäden und die drohende allgemeine Verkehrskontrolle – „Ihre Papiere, bitte!" – zu vermeiden.

AUF EINEN BLICK

PRO *Bedienung; Funktionen; keine Kanalwahl; automatische Erkennung; fast beliebig viele Modelle (nicht gleichzeitig)*

KONTRA *Batterien (4 AA) für die Funkfernsteuerung nicht im Set enthalten*

PREIS *229 Euro*

URTEILE

Doch kein Grund zur Sorge, mit dem linken Kippdruckschalter vorn an der Funkfernsteuerung lässt sich die Geschwindigkeit von Schritt- bis Blaulichteinsatztempo feinfühlig regeln, während der Drehregler rechts oben auf dem Steuermodul für die Lenkbewegungen zuständig und ebenso exakt zu bedienen ist.

Und Wiking-Firmengründer Friedrich Peltzer hätte sicher eingedenk seiner Verkehrsschulungsidee seine helle Freude daran, dass wie im wirklichen Autofahrerleben vorwärts wie rückwärts gefahren werden kann, beim Abbiegen zu blinken ist, in Gefahrsituationen die Warnblinkanlage betätigt werden kann, Scheinwerfer und Rücklichter zuzuschalten sind, ebenso natürlich, wie sich das für ein Einsatzfahrzeug gehört, Rundumblaulicht und Signalhorn.

Weitere Funktionen sind denkbar, denn noch sind nicht alle Bedienelemente belegt.

Die technischen Voraussetzungen für die digital-proportionale Fahrfreude liefern unter anderen zwei Servomotoren und eine ausgeklügelte Elektronik im Fahrzeug sowie die mit der Siku-Control 32 identische Funkfernsteuerung. Sie arbeitet auf der 2,4-Gigahertz-Frequenz und hat eine Reichweite von rund 25 Metern, selbst durch Wände.

Alles in allem eine tolle Innovation, deren Preis sich beim Vergleich mit Digitalloks relativiert. *Karlheinz Haucke*

Bei der Zillertalbahn ist seit 1969 eine B-Rangierlok als D 11 im Einsatz. Liliput bringt jetzt ein H0e-Modell auf den Markt.

Zillertaler Mini-Lok

Bereits 1960 von Orenstein & Koppel für die Rhein-Sieg-Eisenbahn gebaut, wurde die Rangierlok mit der Fabriknummer 25 965 im Jahre 1969 zusammen mit zwei Schwestermaschinen an die Zillertalbahn in Österreich verkauft. Dort ist sie bis heute im Einsatz. Liliput beschert dem H0e-Freund nun ein Modell der nur 5,49 Meter langen und für 20 Kilometer pro Stunde ausgelegten Lok.

Trotz vermeintlicher Schlichtheit einer Schmalspur-Diesellok überzeugt das Liliput-Modell neben der Maßstäblichkeit mit Details, die sämtlich bereits zugerüstet sind. Dazu gehören zum Beispiel Handläufe und Griffstangen, Signalhorn und Scheibenwischer. Besonderes Lob verdienen die klaren Fenster mit sehr sauber abgesetzten Rahmen. Auch die Farbgebung und die Beschriftung lassen keine Wünsche offen.

Überrascht ist man von der Zugkraft des Winzlings: Stolze

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt: 51 km/h
- V_{max} Vorbild (20 km/h) bei 5,7 Volt
- Auslauf aus V_{max} 22 mm
- Anfahren bei 2,5 Volt mit 7 km/h
- Kriechen bei 2,5 Volt mit 7 km/h
- **Zugkraft:** 14 Vierachser (Ebene)
- **Kleinster befahrener Radius:** 192 mm
- **Gewicht: 55 Gramm**
- **Hersteller:** Bachmann-Liliput, Produktion in VR China
- **Katalognummer:** L 142 120
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf Hinterachse, die Vorderachse wird über Kuppelstangen mitgenommen
- **Haftreifen:** Keine
- **Motor:** Fünfpoliger, schräg genuteter Motor mit Schwungmasse
- **Digitalschnittstelle:** 6-polig nach NEM 651
- **Andere Ausführungen:** VL 6 der StLB (Steiermärkische Landesbahnen)

Gedeckte Güterwagen waren auch auf Schmalspurbahnen Mädchen für alles. In 0n30 fertigt AMS einen gängigen US-Typ.

Außergewöhnlicher Standard

Durch die Präsentation diverser fein detaillierter Wald- und Industriebahn-Anlagen in Zeitschriften rückt die Baugröße 0n30 (Maßstab 1:48, Spurweite 16,5 mm) in den Blickpunkt.

Passend zur in Ausgabe 4/2008 vorgestellten Porter-Diesellok rollen nun vierachsige Box Cars von American Model Supply (AMS, Vertrieb über



Sichtlich stolz zeigt der US-Bahner auf den beweglichen Türschließmechanismus des 0n30-Box-Cars.

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmiger Gesamteindruck; viele (bereits montierte) Details; sehr gute Farbgebung und Bedruckung; Zugkraft*

KONTRA *Anfahr- und Höchstgeschwindigkeit zu hoch*

PREIS *82,50 (UVP)*

URTEILE



Klein, stark, rot: Die H0e-Rangierdiesellok D 11 der Zillertalbahn überzeugt in fast allen Belangen.

14 vierachsige Wagen bewältigte die H0e-D 11, ohne Schwäche zu zeigen – das dürfte ausreichend für jeglichen Rangierbetrieb sein. Da kann man beinahe übersehen, dass die kleine Maschine mit 7 km/h etwas zu fix anfährt und bei 12 Volt umgerechnet mehr als doppelt so schnell wie das Vorbild unterwegs ist.

Zwar kann die Lok digitalisiert werden, doch rät der Hersteller, zum Öffnen und Nachrüsten einen Fachhändler aufzusuchen. Für normale Wartungsarbeiten ist ein Öffnen der Lok nicht erforderlich.

Außer der vorgestellten Zillertalbahn-Lok wird es noch deren Schwester VL6 als Variante geben. Diese ist bei den Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) eingestellt. Der empfohlene Verkaufspreis von 82,50 Euro entspricht der gebotenen hohen Qualität.

Henning Bösherz

Accucraft, MBV Schug, Neustr. 18, 54340 Detzem, Tel. 06507/802326, Internet: www.accucraft.de) an. Für die Denver & Rio Grande Western werden je drei Vierersets (mit unterschiedlichen Betriebsnummern, UVP 206 Euro) mit Royal-Gorge- und mit dem dynamischen Flying-Grande-Schriftzug angeboten. Außerdem sind Einzelwagen erhältlich.

Der mit korrekten Abmessungen realisierte Vierachser besteht aus fein gravierten Kunststoff-Teilen, an denen viele Details separat angesetzt sind. Sogar die Tür-Mechanik ist beweglich dargestellt. Die Luftbehälter der Bremsanlage sind vorhanden, die Züge allerdings nicht. An den Drehgestellen fällt die Nachbildung der Bremsklötze positiv auf, wohingegen die Schraubenfedern wenig plastisch graviert sind. Richtig gut sehen die Schlauchkupplungen der Druckluftbremsanlage an den Wagenenden aus. Wie in diesem Maßstab nicht anders zu erwarten, sind die Anschriften konturenscharf und lesbar aufgedruckt.

Die Kupplung entspricht dem gängigen Klauentyp und weist korrekte Proportionen auf, weshalb sich das Fahrzeug im Betrieb nicht mit den Bachmann-0n30-Modellen kuppeln lässt, die (zu kleine) H0-Kupplungen tragen. Außerdem sind die AMS-Kupplungen vorbildgerecht etwas niedriger montiert als die Bachmann-Ausführungen. Mit der Hand lassen sich die Modelle beider Fabrikate trotzdem verbinden. Der Zug verlangt dann aber sorgfältig verlegte Gleise.

Die AMS-Wagen sind akkurate Modelle der typischen D&RGW-Box-Cars. Angesichts der feinen Detaillierung kann man von einem fairen Preis sprechen.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Ausführung; feine Detaillierung; vorbildgetreue Lackierung*

KONTRA *Bremszüge fehlen*

PREIS *51,50 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

Metronom-Vierteiler von Hobbytrade



Nach der DB-Ausführung der Hobbytrade-Doppelstockwagen ist nun der schicke Metronom erhältlich. Die Wirkung der stimmigen Formgebung wird durch die sehr akkurate Bedruckung und die nicht zu bunte Lackierung unterstützt. Die Kritik der durchscheinenden Beleuchtung bei den DB-Versionen ist beim Hersteller angekommen, weshalb die Metronom-Wagen nun mehrere Lackschichten spendiert bekommen. Selbst mit umgerechnet 200 km/h durcheilt die Garnitur 360-mm-Kurven geschoben und gezogen taumelfrei und sicher. Wechselstromausführungen der Wagen sind erhältlich. Der unverbindlich empfohlene Preis geht in Ordnung.

yo

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Beschriftung; Detaillierung; serienmäßige Beleuchtung; Rolleigenschaften*

KONTRA –

PREIS *Viererset UVP 249,99 €*

URTEILE

Für Wand, Dach und Straße in H0 bietet Noch selbstklebende, dreidimensionale Folien an.

Struktur gegeben

Etwas unregelmäßige Ziegeldächer ließen sich bislang nur im Selbstbau erstellen. Oder man kaufte Abgüsse aus Kunststoff, den man allerdings erst noch recht aufwendig anmalen musste.

Noch vertreibt jetzt von der Firma Redutex hergestellte Strukturfolien, die nicht nur supereinfach mit der Schere oder mit einem Teppichmesser zu verarbeiten sind, sondern durch ihre Flexibilität die oft unebenen Dachflächen verblüffend echt nachbilden. Leider sind die Dachpfannen für H0 etwas groß geraten, was aber nur bei der Kombination mit den maßstäblichen Ziegeln auffällt. Zu den sonst üblichen ebenfalls zu großen Ziegelverbänden vieler Hersteller passen die stimmig matt kolorierten Noch-Folien indes sehr gut.

Die realistische Farbgebung ist auch eine Stärke der Pflasterstraßen und -plätze. Zur Herstellung korrekter Straßenquerschnitte mit leicht gewölbter Fahrbahn genügt es, den Untergrund gebogen darzustellen. Die selbstklebende Folie passt sich dem Untergrund an. Wem der Bürgersteig zu niedrig erscheint, der kann Straße und Bürgersteig trennen und letzteren mit etwa 1 mm starken Kunststoff-Platten unterfüttern. Wegen der den Eindruck von älterem Asphalt sehr gut wiedergebenden Farbgebung und den fein gravierten Randsteinen, sollte man die Gehsteige unbedingt weiterverwenden. Auch die Gravur der Kanaldeckel ist eine Wucht.

Die Noch-Strukturfolien bieten die Möglichkeit, auch ohne Vorkenntnisse zu tollen Ergebnissen zu kommen. Billig sind die Struktur-Folien nicht, aber in jedem Fall ihren Preis wert. *Jochen Frickel*



Supereinfache Handhabung und sehr gute Flexibilität zeichnen die neuen Strukturfolien aus.

AUF EINEN BLICK

PRO *Dreidimensionale Struktur; realistische Farbgebung; sehr einfache Verarbeitung; bei Straßen fein gravierte Gullydeckel*

KONTRA *Dachpfannen etwas groß*

PREIS *UVP 9,99 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ▵

Eine funktionstüchtige Scharfenbergkupplung in H0, das ist eine kleine Sensation. Gelungen ist diese Jürgen Veit.

Echt scharf!

Modelle sächsischer Schmalspurfahrzeuge gibt es beinahe in allen Spurweiten und in reicher Auswahl.

Seit jeher mangelt es aber bei der Modellbahn an authentischen und funktionstüchtigen Kupplungen, vor allem bei den kleinen Spurweiten. Trichter- und Scharfenbergkupplungs- (Schaku)-Imitationen gibt es zwar, doch ist wie bei den Trichterkupplungen des Vorbilds Handarbeit angesagt, die betrieblich auf der Modellbahn Einschränkungen mit sich bringt. Schakus sind (halb-) automatische Mittelpufferkupplungen, bei denen mindestens das Kuppeln selbsttätig ist. Das Prinzip gibt es schon seit 1904. Bei den sächsischen Schmalspurbahnen wurde bereits mit den Einheitswagen um 1925 die Schaku eingeführt.

Rund 85 Jahre später hat Jürgen Veit, dessen Name auch hinter den hochwertigen sächsischen Schmalspur-Lokmodellen von Bemo steht, eine funktionstüchtige H0-Schaku aus Messing zur Serienreife entwickelt. Der Clou sind nicht nur die präzise, sichere Funktion beim Ziehen und Schieben und das automatische Kuppeln, sondern auch die Maßstäblichkeit!

Ein Entkuppler, der die dabei erforderlichen manuellen Eingriffe entbehrlich macht, ist in Vorbereitung. Die Kupplung wird es mit verschiedenen Kupplungsdeichseln passend für alle Modelle von Bemo, Veit und Technomodell geben. Das Paar kostet etwa sieben Euro und wird ab August 2009 bei Veit und Fachhändlern, die Veit-Modelle führen, erhältlich sein. Infos: Modellbau Veit, Volkshausstraße 1, 08297 Zwönitz OT Brünlos, Tel./Fax.: 037296/936010, E-Mail: modellbau-veit@freenet.de *R. Albrecht/al*



Sieht mehr als gut aus: Veits H0-Schaku für Schmalspurbahner.



Die Messingkupplungen werden serienmäßig brüniert ausgeliefert.

AUF EINEN BLICK

PRO *Originalgetreue Funktion; Maßstäblichkeit; Preis*

KONTRA –

PREIS *Etwa sieben Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Echtholz ist in. An diesem Modellbautrend ist Busch nicht unbeteiligt. Jüngstes Produkt ist ein Aussichtsturm, unter anderen in H0.

Zeugenstand

Schon die Tabakscheune, das erste Produkt aus der noch jungen Busch-Echtholz-Serie in der letzten Novemberausgabe, riss mich beinahe zu einer Ovation hin. Ich war gespannt, ob mich der Lupfenturm am Ende ähnlich begeistern würde.

Das Vorbild des Busch-Turmes, der in verschiedenen Spurweiten erhältlich ist, steht auf dem Lupfen, einem so genannten Zeugenberg (Einzelberg), in der Nähe von Tuttlingen. Der Lupfen ist 977 Meter hoch und der Turm erhöht die Marke um 22,5 auf knapp 1000 Meter. Das Bauprinzip gleicht dem der Tabakscheune: Auf einen Unterbau aus genau gelasertem, stabilen Karton werden die ebenfalls präzis gelaserten, sensiblen Holzteile geklebt.

Die Passgenauigkeit sowohl der Karton- als auch der Holzbauteile ist beeindruckend. Man benötigt fast keine Hilfsmittel, um die Teile aus ihren Trägern herauszudrücken. Wer vorsorgen möchte, legt sich ein Skalpell und zwei, drei Gummis bereit. Aber eigentlich benötigt man nur Alleskleber und etwas braune Farbe, um den Karton im Bereich der Aussichtsplattform dunkel anzupinseln. Der Zusammenbau ist einfach, auch für Ungeübte problemlos und geht superfix. Was will der Modellbauer mehr?

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessantes Motiv; sehr gute Passgenauigkeit; kaum Werkzeug erforderlich; Maßstäblichkeit; schneller und einfacher Zusammenbau*

KONTRA –

PREIS *29,99 Euro (UVP)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Der Turm passt sicher auf viele heimische Anlagen, da Mittelgebirgs-Landschaften beliebte Vorbilder der Modellbahner sind.

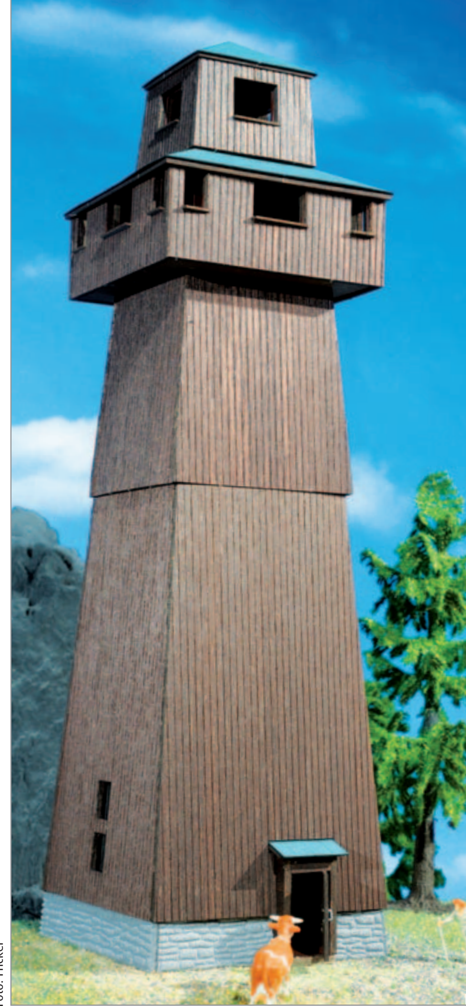


Foto: Frickel

Bei der Befestigung von Schienen sorgt der Nagelfix für entspanntes Arbeiten.

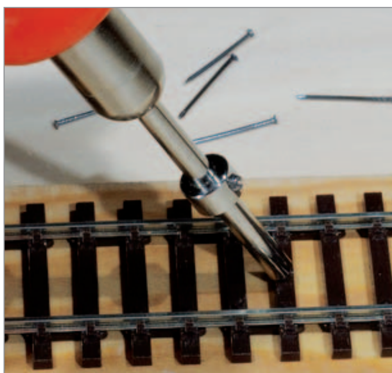
Nagelfix

Da Gleise im Modell nicht wie die des Originals vom Schotterbett in Position gehalten werden, muss sie der Modellbahner befestigen.

Das kann man mit Kleber, Schrauben oder Nägeln tun. Nägel haben gegenüber Schrauben den Vorteil des unauffälligeren Kopfes. Wer die Nägel mit dem Hämmerchen bearbeitet, wird feststellen, dass man sie schief in den Grund treiben kann, dass man Flurschaden an Schienenprofilen und am Schwellenband anrichten kann. Abhilfe schafft der Nagelfix (Art.-Nr. 08000, geeignet für H0, TT und N) von Peter Post Werkzeuge (Industriestr. 28, 37115 Duderstadt, Tel. 05527/4694, Internet: www.peter-post-werkzeuge.de). Die Handhabung ist kinderleicht. In den Schacht des Nagelfix führt man einen Nagel ein, der magnetisch gehalten wird. Dann setzt man das Gerät senkrecht über dem Loch im Schwellenband auf und drückt es sachte bis zum Anschlag herunter. Da der Nagel sich kaum verkanten kann, lässt er sich auch in härtere Holzarten oder MDF-Platten sicher hineintreiben. Bei Verwendung der extra langen Nägel muss das Holz indes weicher (beispielsweise Sperrholz) sein.

Für den Fall, dass Sie Zaunpfosten aufstellen wollen, lösen Sie die Schraube des Anschlages und fixieren sie etwas näher beim Schaft. So ist gewährleistet, dass alle Pfosten gleich weit aus dem Boden schauen. Noch vielseitiger wird der Nagelfix, wenn man den Dorn mit der Trennscheibe einer Kleinbohrmaschine um etwa acht Millimeter kürzt und der Verstellweg des Anschlags sich so vergrößert. In der wiederverschließbaren Verpackung ist das Werkzeug gut gelagert.

Zum fairen Preis kommen noch Versandkosten hinzu. Da Peter Post auf nahezu jeder überregionalen Modellbaumesse vertreten ist, lohnt sich ein Besuch. Wenn doch einmal ein Nagel wieder raus muss, findet sich ein Nagelheber (Art.-Nr. 08010) im Sortiment. *yo*



Gleise schnell zu befestigen, ohne Schäden an Schienen und Schwellen anzurichten, ist mit dem Nagelfix von Peter Post kein Problem.

AUF EINEN BLICK

PRO *Einfache Handhabung; genaues Arbeiten möglich; Nägel werden magnetisch gehalten*

KONTRA *Geringer Verstellweg des Anschlags*

PREIS *12,90 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

1989 baute MaK drei Prototypen einer schweren Universal-Diesellok. Von Hobbytrade gibt es den eleganten Sechsachser nun in H0.

Wende- Hammer

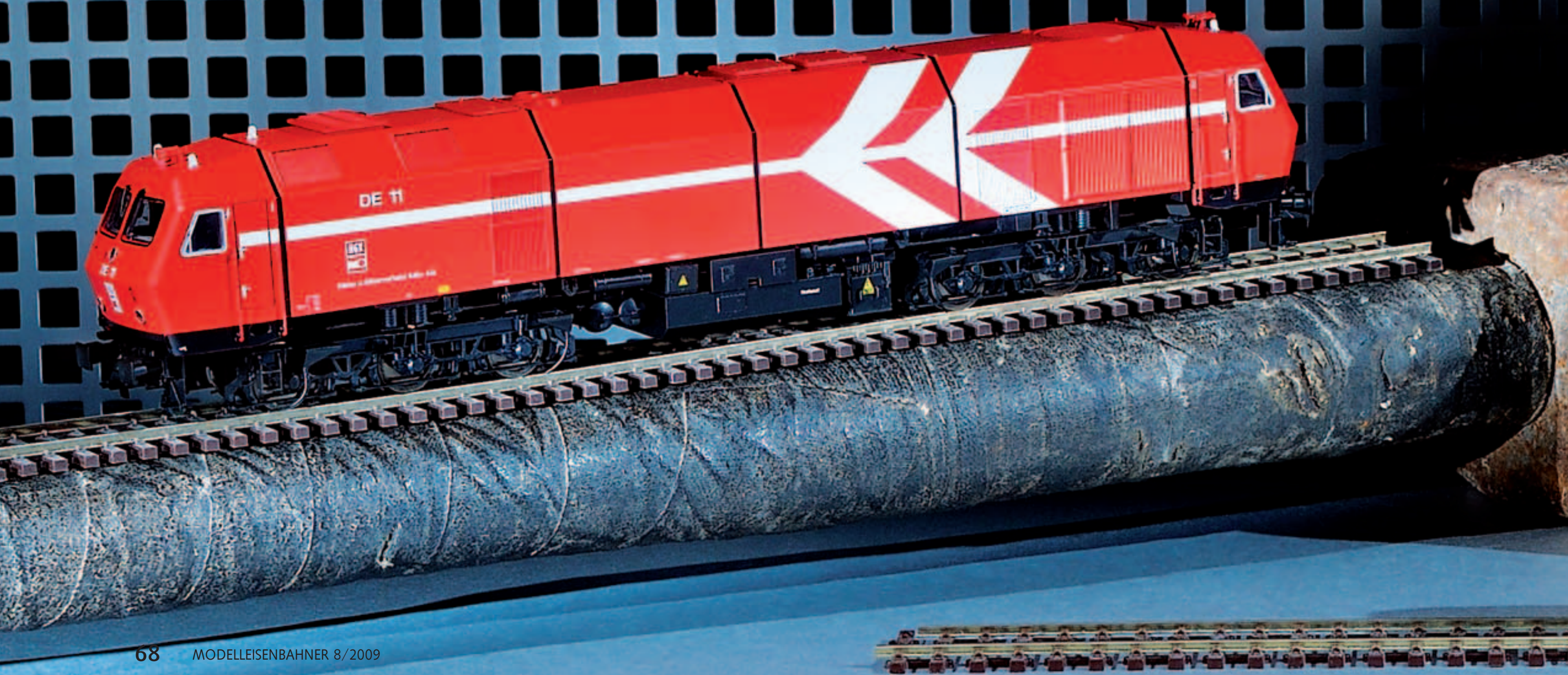


Mit zahlreichen separat angesetzten Teilen gehört die DE 11 der HGK zu den schönsten Diesellok-Modellen auf dem H0-Markt.

Die Inbetriebnahme der mächtigen DE 1024 jährt sich zum 20. Mal. Damals rannte die Maschinenfabrik Kiel (MaK) mit dem 3600 PS starken und 160 km/h schnellen Sechsachser bei der Deutschen Bundesbahn (DB) offene Türen ein. Der DB fehlte nämlich ein Pendant zur elektrischen 120 für nicht elektrifizierte Hauptbahnen.

Wären die als 240 001 bis 003 bezeichneten DE 1024 einige Jahre früher in die Erprobung gekommen, hätte die Bahngesellschaft sicher einige MaK-Loks gekauft. Durch die Wende und die Wiedervereinigung standen der DB allerdings eine große Zahl kräftiger und recht junger 132 der DR zur Verfügung. Die Russendiesel waren nicht besser als die recht erfolgreich getestete DE 1024, jedoch billiger, weil bereits vorhanden. Darum gab die DB die Loks 1994 an MaK zurück. Trotzdem machten die DE 1024 noch Karriere – bei der Privatbahn Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Kräftig, schnell und auf den Gleisen der DB einsetzbar, dienten die drei Sechsachser seit 1996 bei der HGK. Nach Bränden der beiden anderen ist nur noch DE 13 unterwegs.

Rahmen und Antrieb der Modell-DE 1024 basieren auf der beim Vorbild später gelieferten ME 26 (Probefahrt in Ausgabe 4/2007). Das Gehäuse wurde komplett neu konstruiert und auch die Drehgestellblenden erhielten die korrekten Details wie beispielsweise Sandkästen und feine Sandstreurohre. Wer Kurven ab 460 mm verbaut hat, kann die beiliegenden vollformatigen Sandkästen montieren, die in engeren Kurven mit dem Rahmen in Konflikt geraten. Mit feinen Gravuren und in Radebene sitzenden Bremsklötzen beeindru-



cken die Drehgestelle. Die glänzenden Radscheiben sollte der Modellbahner mit mattschwarzer Farbe behandeln, was dank der einfach abzuziehenden Blenden besonders leicht geht. Zwischen den Drehgestellen sitzen fein gravierte Armaturen und Luftbehälter. Die beiliegenden Pufferträgerdetails halten ohne Klebstoff in den Löchern.

Seitenwände und Dach weisen schöne Gravuren und die für die jeweilige Ausführung charakteristische Ausrüstung auf. Die Fahrmotorlüfterräder werden durch ein feines Gitter abgedeckt. Ebenfalls gehobene Ansprüche erfüllt die Qualität der Bedruckung. Nur bei der in MaK-Farben lackierten Maschine fallen an wenigen Stellen unscharfe Farbtrennkanten auf.

Fahrleistungen und Fahreigenschaften werden den Ansprüchen an ein zeitgemäßes Modell gerecht. Geschmeidig und leise drehen die analoge Gleich- und die digitale Wechselstromlok ihre Runden. Geräuschvoll wird es erst, wenn man bei der Wechselstromlok den digitalisierten Original-Sound zuschaltet. Dann erwacht die DE 1024 so richtig zum Leben. Dass der Sechsachser mit umgerechnet 155 km/h (Werkseinstellung 48 von 64 Geschwindigkeitsstufen) nicht ganz das Maximaltempo des Vorbilds (160 km/h) erreicht, ist nicht rügenswert. Mit hervorragenden Langsamfahreigenschaften eignen sich sämtliche Ausführungen auch für millimetergenaue Rangiermanöver. Die Wechselstromlok trägt übrigens vier, die Gleichstrom-Version nur zwei Haftreifen. Dass letzterer zwei Achsen mit je einem Haftring beiliegen, wird den, der mehr Zugkraft braucht, freuen. Dass die Lok die Haftreifen gerne abwirft, ist weniger schön. In der Digitalausführung kann man die Schlusslampen separat schalten (F3). Bei den Soundloks merkt man, dass ESU die Weiterentwicklung der Geräusche ernst nimmt. So kann der Modellbahner über Drücken der Funktionsttasten F8 und F9 den Dieselmotor akustisch hoch (schwere Last) und runter (geringe Last oder Fahrt im Gefälle) schalten. Dass die Stirnlampen leicht blaustichig strahlen, wird dadurch kompensiert, dass sie das bereits ab einer Spannung von 1,6 V tun.

Für die nicht eben niedrigen Preise bieten die DE 1024-Varianten gestalterisch und technisch einen guten Gegenwert. Die ME 26, kostete übrigens vor zwei Jahren genausoviel. *Jochen Frickel*

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 155 km/h
- Auslauf aus V_{max} 183 mm
- Anfahren (1,9 V) <1 km/h
- Zugkraft GS Ebene 102 g
- Zugkraft GS Steigung 3% 94 g
- Zugkraft WS Ebene 128 g
- Zugkraft WS Steigung 3% 86 g
- **Hersteller:** Hobbytrade, Dänemark; Vertrieb über ESU
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 170011 (ESU 47392, HGK DE 11, GS), 280240 (ESU 47399, MaK DE 1024, WS m. Sound)
- **Andere Ausführungen:** Beide Loks für Gleichstrom sowie Wechselstrom digital (ohne Sound)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die äußeren Achsen beider Drehgestelle
- **Schwungmassen:** 2
- **Haftreifen:** 2 (WS 4)
- **Preis:** UVP 205 Euro (GS), 307 Euro (WS digital mit Sound)

Legende: GS = Gleichstrom, WS = Wechselstrom



In beiden Lackierungen der Originale kommt die elegante, für Güter- und Schnellzüge geeignete Hobbytrade-DE 1024 zur Auslieferung.



Andreas Weiss ist ein erfahrener Modellbahner und kennt die Branche seit vielen Jahren.

„Das Thema Qualität wird bei uns groß geschrieben“, betont Andreas Weiss, Leiter des Produktmanagements von Roco und Fleischmann bei der Modelleisenbahn GmbH.

In Bewegung

Die Fragen an den für Fleischmann und Roco zuständigen Leiter des Produktmanagements der Modelleisenbahn München GmbH, Andreas Weiss, stellte Jochen Frickel.

***MEB:* Derzeit wird in der Branche heiß diskutiert, wie es mit der Märklin-Gruppe weitergeht. Um Roco und Fleischmann ist es im positiven Sinne ruhiger geworden. Welche Folgen hatten die Probleme bei Märklin bei Ihnen?**

A. Weiss: Natürlich beobachten wir die Situation in Göppingen sehr genau. Dass die Probleme bei unserem Wettbewerber den Markt verunsichern, kann man nicht wegdiskutieren. Wir haben allerdings rechtzeitig auf die veränderte Situation reagiert.

***MEB:* Mit Franz-Josef Haslberger hat die Modelleisenbahn München GmbH einen mittelständischen Eigentümer. Welche Beziehung hat Herr Haslberger zur Modellbahn?**

A. Weiss: Herr Haslberger ist ein Unternehmertyp, der Begeisterung für das Produkt mitbringt.

***MEB:* Bei Märklin wurde die fehlende Erfahrung des oberen Managements im Modellbahnbereich als ein Grund für die Krise der Firma ausgemacht. Die Modelleisenbahn München GmbH setzt mit Reinhold Ott auf einen Insider. Welche Vorteile ergeben sich dadurch?**

A. Weiss: Ganz einfach – bei Roco und Fleischmann kennen die Entscheidungsträger die Besonderheiten des Modellbahnmarktes seit Jahrzehnten. Sie haben die verschiedensten Entwicklungen des Marktes mitgemacht und verstehen die Situation des Fachhandels.

***MEB:* Wie sieht Ihrer Meinung nach ein attraktives Vertriebsnetz aus?**

A. Weiss: Ein attraktiver und erfolgreicher Vertrieb bedingt ein Netz von Fachhändlern, die Spaß am Verkaufen haben und die Faszination Modelleisenbahn zum Kunden transportieren können. Wir unterstützen unsere Fachhändler dabei.

Fachhändler sind das Bindeglied zum Kunden

***MEB:* Fachhändler Ulrich Schweickhardt hat in einem Interview Verluste durch Lagerabwertung (Preisreduzierungen unter anderen durch Roco bei maximal 2-3 Jahre alter Ware) beklagt. Wenn das auch zukünftig der Fall sein wird, müssten die Händler das Vorhalten eines großen Lagers überdenken. Reinhold Ott hatte noch im vergangenen Jahr betont, dass man voll auf den Fachhandel setzt.**

A. Weiss: Es gibt immer wieder einmal Artikel, die man falsch einschätzt. Das Problem ist dann, dass es die gleichen Artikel sind, die sowohl der Händler als auch wir am Lager haben. Grundsätzlich hat aber der Fachhändler bei uns eine der besten Margen der Branche in den Konditionen verankert. Wir tun unser Möglichstes, dass die empfohlenen Preise am Markt eingehalten werden. Das sichert dem Händler die lebensnotwendige Spanne und er kann solche im Einzelfall notwendigen Aktionen ausgleichen. Auch der Händler hat so die Möglichkeit, seine lagertreue Ware schneller zu drehen.

***MEB:* Trotz einer möglichen Rezession sind die Neuheiten-Kataloge von Fleischmann umfangreich wie nie. Gleichzeitig werden die Serien immer kleiner. Wie fängt ein Hersteller das auf und wie reagieren die Kunden und die Fachhändler auf die Modellflut?**

A. Weiss: Im Prinzip sind die Fleischmann-Neuheiten gar nicht umfangreicher geworden. Früher waren die verschiedenen Exportserien nur nicht im Katalog und in den Neuheitenprospekten enthalten. Jetzt gibt es diese Modelle für alle und die Transparenz ist gestiegen. Die Kunden reagieren positiv. Etwas hängt es auch mit einer Internationalisierung des Sortiments zusammen, das Fleischmann-Portfolio bietet hier Möglichkeiten für Varianten, die man jahrelang vernachlässigt hatte.

***MEB:* Wie kann man das Hobby Modelleisenbahn wieder attraktiv für Kinder, Jugendliche und Wiedereinsteiger machen?**

A. Weiss: Unsere Zielgruppe ist die Generation 40+. Wenn wir die Kinder und Jugendlichen erreichen wollen, dann am besten über die Väter. Warum kaufen unsere Kunden Modelleisenbahnen? Weil sie von der Bahn begeistert sind. Und diese Faszination gilt es zu transportieren, deshalb gibt es bei uns digitale Innovationen und schön detaillierte Modelle, mit denen sich interessante Züge bilden lassen.

***MEB:* Wie und wann wird das bisherige N-Sortiment von Roco ins Fleischmann-Programm integriert? Gerade die 2007 und 2008 wieder aufgelegten und in Fernost produzierten Modelle wiesen ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis auf. Auch an den Fahreigenschaften der meisten Modelle gab es wenig auszusetzen.**

A. Weiss: Wir übernehmen das Roco-N-Programm nur Schritt

für Schritt ins Fleischmann-Sortiment, wenn es eben bei den Neuheiten im Einzelfall Sinn macht. Dabei bekommen die meisten Modelle auch Produktpflegemaßnahmen wie Kurzkupplungkulissen verschrieben. Ansonsten würde es die Marke Fleischmann verwässern.

***MEB:* Wie wird die Modelleisenbahn München der preislichen Diskrepanz zwischen Roco- und Fleischmann-Produkten begegnen?**

A. Weiss: Auf jeden Fall kommen, wie bei jedem anderen Modell auch, die Kosten auf den Prüfstand. Bei der Preisfindung spielen natürlich eventuelle Modellüberarbeitungen und der Stand der Detaillierung und Technik eine Rolle. Jedes Modell hat ja auch eine Historie – preislich und technisch.

***MEB:* Wird das Roco-N-Gleis als preisgünstige Alternative zum Fleischmann-Profi-Gleis angeboten?**

A. Weiss: Ja, das Roco-N-Gleis finden Sie ab 1. August als Fleischmann-N-Gleis ohne Bettung im neuen Fleischmann-N-Katalog. Es bleibt die preisgünstige Alternative zum N-Gleis mit Bettung.

***MEB:* Die Sonderzüge zu 40 Jahren Fleischmann Piccolo sind, laut Befragung diverser Fachhändler, aus lagertreuer Ware zusammengestellt. Im Falle des Jubiläumszuges 5 (221 mit beige-ozeanblauem D-Zug) besteht er sogar aus Wagen, zwischen deren Konstruktion offensichtlich mehr als 30 Jahre liegen. Da die Fahrzeuge in der regulären Verpackung einzeln geliefert werden, mag sich der Eindruck einer Offerte für treue N-Bahner kaum einstellen, oder?**

A. Weiss: Jedes Sortiment hat seine Historie, ältere Modelle mögen in der Abschreibung der Formen vielleicht weiter sein als andere, umgekehrt haben sie durch Nacharbeit bei der Fertigung oft einen höheren Aufwand – die Rechnung über das Konstruktionsalter geht also nicht auf. Abgesehen davon handelt es sich hier um Abverkaufsaktionen, die nach unserer Erfahrung sehr gut angenommen werden – auch der Zug Nummer 5.

***MEB:* Geschäftsführer Reinhold Ott betonte im Interview in der Dezember-Ausgabe, dass man mit Roco und Fleischmann zur Nummer eins weltweit aufsteigen möchte. Bei diversen formal zu Recht hochgelobten Fleischmann-H0-Dampfloks wäre da eine Überarbeitung der Antriebe fällig. Können Sie eine solche den Modellbahnern in Aussicht stellen?**

A. Weiss: Wir werden das Ziel weiterhin im Auge behalten. Die Fleischmann-H0-Dampfloks werden zu Recht hoch gelobt und geschätzt. Über Modellpflegemaßnahmen wird im Rahmen der Neuheitenplanung entschieden.

***MEB:* Laut der im Dezember 2008 publizierten Marken-Differenzierung wird Fleischmann der Begriff „traditionelles Markenverständnis" zugeordnet. Was muss man sich darunter vorstellen?**

A. Weiss: Bei Fleischmann werden wir den Tugenden der Marke Fleischmann treu bleiben: Eisenbahnhistorisch interessante Modelle und Schmankerl in hoher Qualität werden das Herzstück der Marke und die Hauptrichtung von Fleischmann bleiben. Das schließt aber die eine oder andere Überraschung nicht aus.

***MEB:* Der Fleischmann-Profi-Boss kam in der Fachpresse wie bei Modellbahnern sehr gut an. Warum muss er selbst in hochwertigen Startsets jetzt der limitierteren Multimaus weichen? Schließlich hätte man mit dem Profi-Boss Anschluss an das weltweit verbreitete Loco-Net.**

A. Weiss: Die digitale Welt von Fleischmann und Roco wird zusammenwachsen. Schließlich sprechen beide Marken DCC. Kosten und Beschaffungsgründe waren hier ausschlaggebend. Der Anschluss an die Loco-Net-Welt wird aber nicht aufgegeben, auch wenn das auf den ersten Blick so aussehen mag.

***MEB:* Nach Rocos 221 mit falschem Spitzensignal kam die 24, bei der das Licht über dem Pufferträger austrat. Beides wurde korrigiert. Wo sind die Fehler passiert und wie wollen Sie solche künftig vermeiden?**

A. Weiss: Da das Thema Qualität bei uns im Haus sehr groß geschrieben wird, arbeiten wir ständig daran, unsere Produktabläufe und Kontrollen zu optimieren und zu verbessern. Wir haben bereits intern Maßnahmen ergriffen, um Fehler wie sie bei der 221 und der 24 passiert sind, in Zukunft zu vermeiden.

Das „geo-Line"-Gleis wird weiter ausgebaut

***MEB:* Bei Fleischmann werden die meisten Wagen und viele der schönen Lokomotiven mit Radsätzen ausgerüstet, die niedrigere und dennoch betriebssichere Spurkränze aufweisen. Die Fahrzeuge mussten der Legende nach über Horst Fleischmanns alte, noch mit Messinggleisen bestückte Anlage fahren, bevor die Freigabe durch den Patriarchen erfolgte. Werden auch bei Roco die Räder jetzt eine Spur feiner?**

A. Weiss: Horst Fleischmanns Anlage gibt es nicht mehr. Die Radsätze von Roco- und Fleischmann-Loks werden in Zukunft so niedrig wie möglich und so hoch wie nötig sein, um über 99,99% der Anlagen unserer Kunden fahren zu können. Das hängt ganz besonders bei Neukonstruktionen vom Einzelfall ab.

***MEB:* Das preiswerte „geoLine"- Gleis eignet sich hervorragend für Einsteiger, speziell für Teppich-Bahner. Anspruchsvolle Modellbahner kann man mit den großen Abzweigwinkeln der Weichen nicht locken, trotzdem werden hochwertige Startsets mit maßstäblichen Wagen angeboten. Seit Jahren müssen die Kunden auf schlankere Weichen warten. Rüstet Roco da nach?**

A. Weiss: Das „geoLine"-Gleissortiment wird kontinuierlich ausgebaut werden.

***MEB:* Wie hoch liegt Ihrer Erfahrung nach der Anteil der Modellbahner, die ihre Anlage digital betreiben, gegenüber denen, die noch analog fahren?**

A. Weiss: Durch preiswerte und attraktive Packungen mit der bewährten Multimaus konnten wir den Digitalisierungsgrad unserer Kunden merklich steigern, die Berührungsängste mit der Digitaltechnik werden durch einfache Bedienung der Multimaus ausgeräumt. Trotzdem darf man die Zahl der Analogfahrer nicht unterschätzen.

***MEB:* Technische Innovationen wie Züge mit beweglichen Türen und Stromabnehmern sind bislang wegen der aufwendigen Konstruktion eher etwas für Besserverdienende. Wie will Roco den Spielspaß auch für diejenigen erschwinglich machen, die keine 500 Euro ausgeben können?**

A. Weiss: Es ist durchaus vorstellbar, dass es zukünftig diese und neue Funktionsmodelle außerhalb von Sets geben wird. Dann liegt man spürbar unter dieser Grenze.

***MEB:* Welches sind Ihre persönlichen Lieblingsmodelle aus dem Roco- und dem Fleischmann-Sortiment?**

A. Weiss: Bei Roco eindeutig der Funktionszug mit den zu öffnenden Türen und beweglichen Stromabnehmern und bei Fleischmann – wie kann es auch anders sein – die Dampfloks. Ich stelle mir aber auch gerne mal authentische internationale Züge zusammen.



Die Lokmodelle von Tololoko aus Bielsko-Biala in Polen stehen für exzellente Qualität. Das zeigt beispielhaft ein H0-Modell der Ol49 der PKP.

Polnische Wertarbeit


Selbstredend lassen sich die Domklappen allesamt öffnen: Perfektion bis ins Detail!


Das abnehmbare Dach gibt den Blick auf den Führerstand nebst Echtholzboden frei.

Bei Tololoko liegt man durchaus richtig, wenn man den Firmennamen phonetisch frei mit „tolle Loks" übersetzt. Tatsächlich ist der Namensgeber Anatol „Tolo" Gacek aus Bielsko-Biala, der Kopf und Herz von Tololoko ist. Herausragend in seinem Modellschaffen sind H0-Modelle der 1'C1'-Dampflok Ol49, die in Handarbeit hergestellt werden und den Vergleich mit deutschen Kleinserienmodellen locker bestehen. Insgesamt fuhren 112 Maschinen dieser Bauart für die PKP (Polskie Koleje Panstwowe, Polnische Staatsbahnen). Die hier vorgestellte Ol49 27 trägt Anschriften aus dem Jahre 1962, gehörte zur Direktion Warszawa (Warschau) und war in der gewählten Zeit im Bahnbetriebswerk (parowozownia) Lódz-Kaliszka stationiert.

Das Hauptmaterial des Modells ist Messing. Es besteht aus 700 Einzelteilen, unter anderen 76 gegossenen Teilgruppen; viele geätzte Elemente sind aus Neusilberblech. Rechnergesteuerte Werkzeugmaschinen (CNC-Technik) helfen bei der Herstellung der sehr fein gelungenen Treib- und Laufräder, des Rahmens, der Kuppelstangen und vieler anderer Fahrwerksteile. Einige Teile wie Federn, Puffer und Fahrwerksnieten stammen von Weinert. Alle Kuppelachsen sowie beide Laufgestelle



Fotos (3): hb

Starmodell von Tololoko ist die polnische Dampflok-Baureihe Ol 49 im H0-Maßstab.



Foto: A. Gacek

Weitere Lokmodelle wie die EU 07 der PKP in H0 entstehen ebenfalls alle in Handarbeit.

der Lok sind abgefedert. Die Treibachse hat ein Seitenspiel von 1,5 Millimetern, A- und C-Achse sind fest gelagert. Die Stromabnahme erfolgt über Abnehmer aus Bronze an acht Punkten der Lok und vier Punkten am Tender, in dem auch der Antrieb sitzt. Noch beindruckender sind die vielen Raffinessen, mit denen das Modell überrascht. So ist nicht nur die Einrichtung des Führerstandes in selten gesehener Qualität nachgebildet: Einzeln eingesetzte und farblich gestaltete Instrumente gehören ebenso dazu wie Boden und Dachauskleidung aus Echtholz. All das kann nach Abnahme des Führerhausdaches genossen werden. Und: Der Tender ist mit Echtkohle aus dem Traditions-Bw Wolsztyn bestückt!

Der Meister selbst sagt halb im Ernst, halb im Scherz, er sei eigentlich ein Verrückter, denn wer baue schon solche hochkomplexen Modelle aufwendig aus Metall und komme mit seiner Arbeitsweise auf gerade einmal 20 Exemplare im Jahr?

Anatol Gacek beschäftigt elf Mitarbeiter fest und dazu zwei Ingenieure flexibel, die vorrangig für Prototypen zuständig sind. Das Produktprogramm umfasst noch E-Loks und ganz neu Güterwagen, die ebenso wie Autos im H0-Maßstab und in Handarbeit entstehen.

Die Lokmodelle können direkt bezogen werden, allerdings sollte man Wartezeiten von vier bis fünf Monaten einplanen: Tololoko, PL-43-300 Bielsko-Biala, ul. Barska 70, Tel./Fax (0048 33 814) 5382, E-Mail: tolo@alpha.pl, Internet: www.tololoko.pl.

Henning Bösherz

Die erste große Bewährungsprobe für das noch junge Technische Hilfswerk (THW) war das Unglück 1958 auf der Drachenfelsbahn, Vorbild für Karlheinz Huths H0m-Diorama.

GROSSEINSATZ

Als Ehemaliger ist der 59-jährige Karlheinz Huth dem Technischen Hilfswerk (THW) bis heute verbunden. Als Modellbahner begeistert sich der Friedberger seit einem halben Jahrhundert für die Nenngröße H0. Wen wundert's da, dass der gefragte Dioramenbauer auch THW-Themen aufgreift?

So geschehen bei seinem jüngsten Werk, einem aus zwei Segmenten bestehen-

Die detailreich gestaltete Naturidylle über dem Rheintal ist trügerisch: Der angeforderte Hilfszug nähert sich auf Bergfahrt langsam der Unglücksstelle.



den, betriebsfähigen Schaustück. „Eine echte Herausforderung", bekennt der Hesse unumwunden.

Kein Wunder, hatte sich Karlheinz Huth doch den ersten Großeinsatz des 1950 als Bundesanstalt gegründeten THW zum Vorbild genommen, als die Helfer zum Drachenfels ins Siebengebirge gerufen wurden. Dort hatte sich am 14. September 1958 auf dem steilsten Abschnitt der Zahnradbahn das schlimmste Unglück in der Geschichte dieser 1883 eröffneten meterspurigen Bergbahn ereignet. 17 Menschen fanden dabei den Tod, an die 100 wurden verletzt.

„Sicher kein einfaches Thema", räumt Karlheinz Huth ein. Aber es sei ihm schließlich auch nicht um ein vordergründiges Horrorszenario gegangen, sondern schlicht und einfach darum, ein wichtiges Ereignis aus der Geschichte des Technischen Hilfswerks möglichst realitätsnah in 1:87 darzustellen.



Die Einsatzkräfte sind vor Ort. Die Polizei hat die Zufahrtswege gesperrt, während THW-Helfer mit der Objektbergung beginnen.



„Das Drachenfelsbahnunglück war die erste große Bewährungsprobe für unsere Organisation", wirft Stefan Schumacher ein. Der Dillenburger, selbst seit mehr als 25 Jahren als Kraftfahrer beim THW, ist nicht nur Pressesprecher seines Ortsverbandes, sondern auch im THW-Modellbau aktiv. Der 48-Jährige unterstützte den Dioramenbauer auch bei der Recherche.

„Einsatzberichte, Fotos und andere Unterlagen aus dem THW-Archiv in Stuttgart", so Stefan Schumacher, liefer- →



Bei den Vorarbeiten zur Bergung der entgleisten, umgekippten Dampflok 3" sind die Männer des THW besonders gefordert.



Auf einen Blick: Das zweiteilige betriebsfähige H0e-Diorama der Drachenfels-Zahnradbahn zeigt sich aus der Vogelperspektive.

ten Karlheinz Huth wichtige Grundlagen für seine realistische szenische Gestaltung.

Das betrifft nicht zuletzt das Modell des Vorstellwagens Nr. 4, der, hinter der Lok laufend, bei dem durch ein Überbremsen und anschließendes Verkanten von Zahnrad und Zahnstange verursachten Unglück fast völlig zerstört wurde.

„Das tat richtig weh", schildert Huth rückblickend, wie er das schöne Ferrotrain-Modell nach allen Regeln der Kunst mit Zange, Stichsäge, Seitenschneider, Bastelmesser und brachialer Muskelkraft in einen H0-Schrotthaufen verwandelte. Da die übrigen Fahrzeuge das Unglück mehr oder minder intakt überstanden, blieben dem Friedberger Modellbauer weitere Rustikalmaßnahmen am Rollmaterial, sämtlich von Ferrotrain, er-



Der bei dem Unglück fast völlig zerstörte Vorstellwagen Nr. 4 wird von den angeforderten Kräften des THW nach und nach zerlegt.

Anlagensteckbrief

- Zweiteiliges H0m-Diorama
- Offene Rahmenbauweise mit Spanten auf Styrodur
- Maße: 2,0 x 0,65 m
- Erbauer: Karlheinz Huth
- Bauzeit: Zirka 1,5 Monate
- Epoche: III
- System: Zweileiter-GS
- Betrieb: Analog, Pendelsteuerung von Viessmann
- Gleismaterial: Ferrotrain
- Gleislänge: Zirka 2,20 m
- Rollendes Material: Ferrotrain
- Besonderheiten: Brücke kompletter Eigenbau
- Anlagenthema: Großeinsatz des THW an eingleisiger Zahnradbahnstrecke
- Vorbild: Drachenfelsbahn-Unglück vom 14. September 1958

spart. „Ich konnte mich weitgehend darauf beschränken, den Modellen einen am Vorbild orientierten Farbanstrich zu gönnen", lächelt Huth fast ein wenig erleichtert.

Sieht man von einem kurzen Oberleitungsabschnitt und einem Stück Ferrotrain-Zahnstangengleis, beim Vorbild System Riggenbach, ab, konnte sich Dioramenbauer Huth doch ungeachtet der dramatischen Inszenierung von weiterer Destruktion ab- und der konstruktiven Gestaltung zuwenden.

Die beiden jeweils einen Meter tiefen und 65 Zentimeter breiten Segmente mit vorbildgerecht ansteigendem Höhenprofil entstanden in offener Rahmen und Spantenbauweise mit Styrodurkernauflage. Die Begrünung inklusive der rund 100 Modellbäume erfolgte mit Heki-Material.

Kompletter Eigenbau ist die Brücke oberhalb der Unglücksstelle: „Der Kern ist aus Holz, mit Gips überzogen und anschließend graviert", erläutert Karlheinz Huth mit berechtigtem Stolz.

Ein klein wenig stolz ist er auch, weil sein Diorama mit der Viessmann-Pendelsteuerung für den Hilfszug einen Ehrenplatz in der THW-Bundesschule Neuhausen bekommen soll. Auch deshalb zeigen die meisten Einsatzmodelle das THW-Blau. Ein Kompromiss, denn 1958 waren noch viele Fahrzeuge kakifarben, in manchen Ortsverbänden sogar sandgelb, wie übrigens auch die Uniformen. Doch das ist wieder eine andere THW-Geschichte! *Karlheinz Haucke*

Mittels Handbremse konnte der Vorstellwagen Nr. 3 ebenso wie Nr. 2 von dem Schaffner noch zum Stehen gebracht werden.



Fotos: Tiedtke

In der Zwischen-Zeit

Bis zur Gründung der DB zeigten sich die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn als Meister der Improvisation. In H0 lassen sich viele Züge der Zeit nachstellen.

Immer mehr Modellbahner achten bei der Auswahl ihrer Garnituren auf eine epochengerechte Zusammenstellung. Die Zeit zwischen dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 und dem Jahr der DB-Erschaffung wird als Epoche IId, die frühen 1950er-Jahre bis 1956 (Klassenreform in Personenzügen) als Epoche IIIa bezeichnet.

Damit enden die Klarheiten. Die ersten Handlungen der unter alliierter Kontrolle befindlichen Eisenbahnen war die Entfernung der alten Hoheitszeichen an allen Fahrzeugen. Sowohl das alte runde DRG-Zeichen als auch der Reichsadler mit Hakenkreuz verschwanden von Triebfahrzeugen und Wagen.

Dampfloks waren wieder im gewohnten Schwarz-Rot zu lackieren, E-Loks fuhren weiterhin in Blaugrau (RAL 7018), Eisengrau (RAL 7011) oder im ab 1942 für alle Neubauten vorgeschriebenen Schwarzgrau (RAL 7021) durch die Lande. Erst im Mai 1950 verfügte die DB, dass neue oder E-Loks nach Hauptunter-



Mit dem Pinsel übermalt man die Eigentumsmerkmale an den Brawa-Wagen. Der G-Wagen erhält Gaßner-Anschriften.

In den frühen 1950er-Jahren: Die Nummernschilder der Loks weisen unterschiedliche Ziffern auf (74 von Roco, 89 von Brawa). Die Personenwagenkästen tragen tannengrüne Farbe, die Dächer glänzen wieder in Weißaluminium (v.l. Brawa-Postwagen, Piko-Abteilwagen, Fleischmann-Schnellzugwagen). Der Liliput-Güterwagen trägt schon die Kennzeichen des 1951 gegründeten EUROP-Parks.



Bei DRG-Wagen sind Nummer und Eigentumsschild in Wagenmitte zu entfernen.



Pikos Abteil-Sachse trägt Wagennummer und Direktion an der ab 1942 üblichen Stelle.

suchungen mit für Personenwagen verwendetem Flaschengrün dem Betrieb zu übergeben wären. Diesel-kleinloks trugen weiterhin das DRG-Farbkleid Schwarz-Rot. Die flaschengrün-rot lackierten Wehrmachtsloks (beispielsweise V20 und V36) behielten diesen Anstrich bis etwa 1952, als die DB sie auch in den Kleinlok-Farben lackiert sehen wollte. Personenwagen rollten schon kurz nach dem Zweiten Weltkrieg mit altem Anschriftenfeld und DR-Wagennummer, aber ohne weiteren Eigentumsnachweis als den Direktionsnamen durch die Lande.

Seit 1938 waren die Wagennummernschilder (auf denen auch die Direktion verzeichnet war) entfallen. In abgekürzter Form fand sich die Direktion seither samt Wagennummer über dem Hauptanschriftenfeld im Fensterbereich am linken Ende der Seitenwände. Das 1935 eingeführte Flaschengrün (RAL-Farbton 6007) blieb bis 1958 Regelanstrich. Bis 1948, als Wagendächer wieder Weißaluminium-Farbe (RAL 9006) tragen durften, waren sie in einem Grauoliv-Ton (etwa RAL 6006) gestrichen. Dass die Wagendächer erst bei tiefgreifenden Untersuchungen neu lackiert wurden, versteht sich. Modellbahner, die ihre Personenzüge in die Epoche IId datieren wollen, sollten als Basis Modelle mit Reichsadler wählen. Diese sollten bereits die Wagennummer und Direktion über dem Hauptanschriftenfeld tragen. Somit muss man nur noch den Reichsadler übermalen (beim Vorbild wurde die Klebefolie abgezogen). Als Beispiele seien die Liliput-Schürzenwagen L383203 bis L383803, von Brawa die Polenhechte 45308 bis 45310, und die preußischen D-Zug-Wagen 45209 bis 45211 genannt. Schwieriger ist es bei →



Für die Epoche IId sollte Rocos E94 (Sonderserie von 1986) eine andere Betriebsnummer erhalten, da das Vorbild von Anfang an nur in Österreich stationiert war und dort 1954 in 1020.20 umgezeichnet wurde.

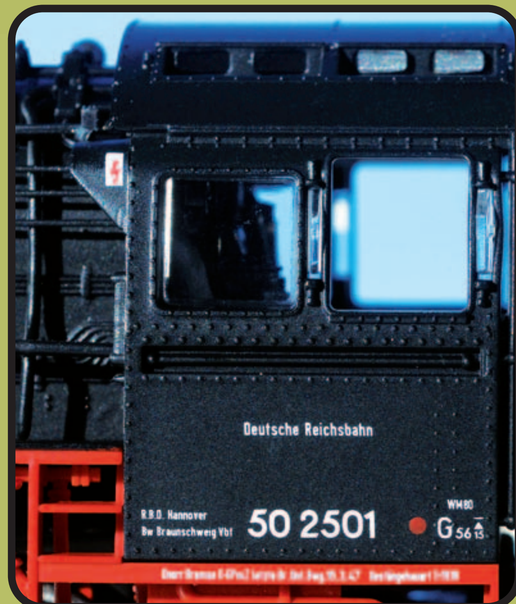
den noch mit runden DRG-Hoheitszeichen ausgestatteten Wagen. Diese trugen Wagennummer und Direktionsangabe zumeist in Wagenmitte. Für Personenwagen mit Traglastenabteil war der selten im Modell ausgeführte weiße Streifen unterhalb des Fensterbandes charakteristisch. Der Streifen wurde erst 1953 wieder abgeschafft und durch die vor dem Krieg geläufigen kleinen Anschriften ersetzt.

Die Lackierungen der Güterwagen unterschieden sich nach Aufhebung der im Krieg erlassenen Vorschriften für den Außenanstrich von Kühlwagen (Betongrau RAL 7021) nicht mehr von denen aus der Vorkriegszeit. Ab 1942 wurde der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn" durch „DR" ersetzt. Bei Güterwagen hat man ab 1948 dem Eigentums-Nachweis die entsprechenden Zonenangaben (Brit-US-Zone, Zone-Fr DR und USSR-Zone) hinzugefügt.

Die Gattungsbezirke blieben in den westlichen Besatzungszonen unverändert. Letzteres galt auch für die Wagennummern. Nach Ausrufen der DB erhielten sogar neu gebaute Wagen noch Anschriften mit dem Eigentumsmerkmal DR samt Zonen-Zusatz und wurden einem Gattungsbezirk zugeteilt. Erst am 1. Juli 1951 gab die DB eine Verfügung heraus, die statt des alten Eigentumsnachweises die Buchstaben DB vorsah. Außerdem entfielen die Gattungsbezirke, was gleichzeitig die Einführung eines neuen, nunmehr sechsstellige Nummern umfassenden Systems vorsah, in dem jede Wagennummer nur einmal vorkommen durfte. Allerdings konnte man noch 1955 Güterwagen fotografieren, deren Anschriften noch nicht entsprechend geändert waren, die aber auch nicht zu den Ausnahmen (beispielsweise viele Fremdwagen) zählten. Am schnellsten ging die Umzeichnung bei den Wagen, die unter das 1951 getroffene EUROP-Abkommen zwischen Deutschland und Frankreich fielen, das den freizügigen Austausch gedeckter und offener Güterwagen der Regelbauart (Gattungen G und O) vorsah. Weitere weniger auffällige Änderungen an



In der frühen Epoche III kamen Länderbahn-Loks wie diese wü. T3 von Brawa auch fern der Heimat (Bw Krefeld) zum Einsatz.



Bis zur Gündung der DB trugen die Loks noch DR-Anschriften. Das Roco-Modell entstammt dem Luftbrücken-Sonderset 43145.



Wagenmodelle H0, Epochen IId und IIIa

BRAWA:
- Preußische Abteilwagen, Art.-Nr. 45253, 45254, 45255
- Milchgüterwagen, Art.-Nr. 48651 (Neuheit 2009)

FLEISCHMANN:
- Preußische Schnellzugwagen Art.-Nr. 5682, 568301, 569101

MÄRKLIN:
- Nebenbahnzug mit T3 und vier Langenschwalbachern, Art.-Nr. 26555 (Neuheit 2009)
- Vierachsige Abteilwagen, Art.-Nr. 43100, 43110, 43119

ROCO:
- Württembergische Schnellzugwagen, Art.-Nr. 45494, 45495, 45496, 45497

PIKO:
- Sächs. Abteilwagen, Art.-Nr. 53002, 53003

TRIX:
- Hechtwagen, Art.-Nr. 23383, 23384, 23385, 23387 (Neuheit 2009)



Der Roco-G10 trägt eine ab 1948 bis Mitte der 50er-Jahre gängige Beschriftung.

Fotos: Frickel

der Beschriftung wurden hier bewusst ausgespart.

Der Modellbahner könnte also auf seiner Epoche-IIIa-Anlage EUROP-taugliche und Zonenwagen zusammen einsetzen. Wagen mit Zonen-Anschriften sind derzeit leider Mangelware. Da bleibt nur, sich auf Börsen umzusehen, wo sich gelegentlich entsprechende Modelle finden. Glücklicherweise gibt es Zubehörspezialisten wie Gaßner (Jägerstr. 24, 82024 Taufkirchen, Tel. 089/6125348), die Beschriftungen für Güterwagen anbieten. Im Set G390 finden sich Schiebebilder mit Anschriften für neun Güterwagen der britisch-amerikanischen und je fünf der französischen beziehungsweise der russischen Zone. Zum Set gehören

Bei Zonen-Güterwagen muss der Modellbahner DRG-Wagen umzeichnen

auch weitere technische Angaben beispielsweise für Wagen der Austausch-Bauart. Mit diesem Schiebebildsatz lassen sich DRG-Wagen vorbildgerecht in die Nachkriegszeit hinüberretten.

Zur allgemeinen Zugbildung wäre zu sagen, dass bei Kriegsende die meisten betriebsfähigen Loks Güterzugmaschinen waren, und, so es denn überhaupt Schnellzüge gab, auch solche bespannten. Im Bereich der britisch-amerikanischen Zone waren Ende 1945 nicht einmal 40 Prozent aller in der Zone verbliebenen Dampfloks betriebsfähig. Da oft nicht ausreichende Mengen Kohle für ein Feuer zum Schutz der Dampfloks vor Frostschäden zur Verfügung standen, mussten im Winter 1946/47 etwa 900 Loks abgestellt werden. Erst im Herbst 1947 besserte sich die Lage wieder. Da in den Anfangsjahren recht wenige hochwertige Reisezüge eingesetzt wurden, mussten sich Schnellzugloks in manchen Direktionsbezirken mit schnödem Personenzugdienst begnügen.

Da in den ersten Jahren nach dem Krieg die wenigsten Wagen eine funktionsfähige Heizung besaßen (vollständige Wagen wurden oft durch die Besatzer beschlagnahmt), kamen auch Loks ohne Dampfheizeinrichtung zu Zugförderungsehren.

Freunde beleuchteter Garnituren sollten sich beim Nachstellen von Personenzügen der ersten Nachkriegsjahre zurückhalten. Erst nach der Währungsreform 1948 war die DR in der Lage, so viele Glühbirnen zu kaufen, dass die Verluste durch Diebstahl einigermaßen ausgeglichen werden konnten. Zeitgenössischen Quellen ist zu entnehmen, dass im Dezember 1948 immerhin 70 Prozent aller Personenwagen wieder mit einer Beleuchtung (mit Gas oder elektrisch) ausgestattet waren. Zu dieser Zeit hatte die DR auch Bretter, die beschädigte Fenster verschlossen, wieder durch Glasscheiben ersetzt.

Das schnell wieder funktionierende Eisenbahnwesen war einer der Garanten für das kommende Wirtschaftswunder. *Jochen Frickel*

MODELLBAHN AKTUELL

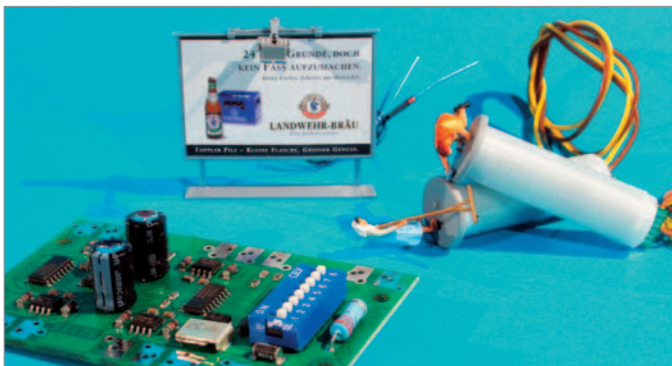
LILIPUT ▸ *Karwendel-Varianten in H0*



Die bei der DB verbliebenen Wagen des Karwendel-Expresses erhielten dunkelgrüne Farbe und andere Drehgestelle. Sie sind jetzt bei Liliput im Angebot (Bild). Die Bahn der Epochen IV und V repräsentiert hingegen der sechsachsige Transportwagen für Blechcolis (Gattung Sahmms 711, Bild), ebenfalls in H0. Info: www.liliput.de.

VIESSMANN ▸ *Spar-Decoder und H0-Bewegung*

Als preisgünstige Version des Motorola-Decoders 5211 preist Viessmann den 52111 für Magnetartikel an (Bild). Der Verzicht auf Gehäuse und Lötflächen statt Buchsen machen ihn billiger als die Vollversion, deren Funktionen komplett zur Verfügung stehen. Die Serie „Bewegte Welt" wird mit zwei Frauen aus der Arbeitswelt bereichert, einer knieenden Putzfrau mit Lappen und einer Bäuerin mit Rechen (beide Bild). Licht ins Dunkel bringt die Werbetafel mit LED-bestücktem Strahler (Bild). Info: www.viessmann-modell.de.



MB DIGITAL ▸ *Drehhandregler für Selectrix*



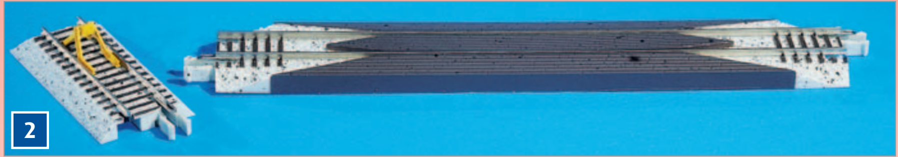
Peter Stärz offeriert einen Drehhandregler für Selectrix mit dreistelligem Display (Bild). Fünf Tasten, ein Drehimpulsgeber mit Tastfunktion und das Display ermöglichen die Steuerung von Loks im Adressbereich von 00 bis 99, auch mit nur einer Hand. Verbunden wird er über den SX-Bus mit der Anlage. Der Drehhandregler wird in zwei Varianten als Bausatz sowie fertig montiert angeboten. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Dresdner Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel./Fax (03571) 404027, Internet: www.firma-staerz.de.

FLEISCHMANN ▸ *„Alex"-ER20 und WLE-Set in N*



Neu rollt der Arriva-ER20 223065 (Bild) mit der Zugzielanzeige „Lindau" auf die N-Gleise. Ebenfalls in N wird ein Set mit fünf Falns-Schüttgutwagen der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE, Bild) angeboten. In H0 bereichert ein Hilfszugwagen (Bild), gewonnen aus einem ehemaligen Post-Gepäck-Wagen, Szenen der DR in Epoche III. Info: www.fleischmann.de.

US-Corner



Damit der Spur-0-Verkehr nicht ungeregelt ablaufen muss, hat Atlas ein feines Lichtsignal (Bild 1) in 1:48 entworfen. Der US-Hersteller unterscheidet zwischen Zwei- und Dreileiter-Ausführungen. Zum Aufstellen des hier vorgestellten 2-Rail Color Position Light Signals (Art.-Nr. 7911) genügt es, das unten angelötete Kabel mit der Buchse der im Häuschen sitzenden Elektronik-Platine zu verbinden. Eine weitere Platine ist für die Zugbeeinflussung zuständig. Je nach Betriebsart (manuell oder in Blocksystem eingebunden) schließt man weitere Kabel an. Der Umgang setzt gute Englisch-Kenntnisse und ein wenig technisches Verständnis voraus. Keinerlei Spezialkenntnisse sind zum Einbau der neuen True-Track-Gleiselemente in N-Spur nötig. Das einem Bahnübergang ähnelnde Gleis ist ein so genannter Re-Railer, der entgleiste Fahrzeuge wieder in die Spur bringen soll. Der Re-Railer wird ebenso im Zweier-Set angeboten wie das Prellbock-Gleisstück. Atlas-Produkte sind über Noch erhältlich. Info: www.noch.de, www.atlasrr.com.

HERPA ▸ *Roman-Diesel und Camping-Trabi in H0*

Der ab den 1980er-Jahren in der DDR anzutreffende Roman-Diesel wird als Tanklastzug der staatlichen Mineralölgesellschaft Minol angeboten (Bild hinten). Den in der letzten Ausgabe vorgestellten Trabant mit Dachzelt gibt es jetzt auch in der zum Transport bereiten Variante (links). In der preisgünstigen Magic-Serie und wie immer in Zweier-Sets rollen (mittlere Reihe v.li.) der Renault R8, der VW-Transporter T1 und von Ford der Weltkugel-Taunus an. In der vorderen Reihe rahmen der Opel Kapitän und der Mercedes 190 D den im Original ab 1974 gebauten Strich-Achter desselben Herstellers ein. Info: www.herpa.de.

VAMPISOL ▸ *Stellwerk „Werdohl“ in H0*

In Mischbauweise bietet Vampisol das Stellwerk Werdohl (Bild) an. Des weiteren gehen die große Lennebrücke (Ruhr-Sieg-Strecke) und der Werraviadukt der Hannoverschen Südbahn ihrer Vollendung entgegen. Info und Bezug: Vampisol Eisenbahnmodellbau, Stieggasse 27, 34346 Hann. Münden, Fax (05541) 33998, Internet: www.vampisol.de.

TRIX ▸ *H0-Schwerlastwagen-Trio mit Stahlbrammen*

„Vom Erz zum Stahl“, das Schwerpunktthema, hat weiter Konjunktur. Den Schwerlastwagen (Bild) Rlmmps 651, beladen mit Stahlbrammen, bietet Trix als H0-Dreierset mit unterschiedlichen Wagennummern an. Als komplette H0-Neukonstruktion rollt die blaue E 19.0 aus den Werkshallen und wird noch ausführlich auf unserer Testanlage auf Herz und Nieren geprüft. Info: www.trix.de.

Modellbahn Aktuell

SCHUCO ▸ *T3-Bus und THW-Set in H0*



Das Technische Hilfswerk (THW) wird mit einem H0-Viererset bedacht, das mit Koffer-Lkw Mercedes-Benz Atego, Mercedes-Benz Sprinter, 5er-BMW und Unimog U300 mit Schneepflug (von links) den modernen Einsatzfahrzeugpark der Bundesorganisation zeigt. Die Ludolfs, das seit der Kinopremiere im April auch über die Doku-Seifenoper auf DMAX hinaus bekannte Autoverwertungs-Quartett aus Dernbach, feiern nun auch ihren Einstand in der Modellwelt: Exklusiv bei Schuco ist jetzt neben weiteren Baugrößen ein H0-Dreierset mit ludolfschen VW-Bus T2a, -Kübelwagen und -Rallye-Käfer erschienen. Premiere bei den Fürthern feiert in der Edition 1:87 auch der VW-Bus T3, zum Beispiel als Polizei-Einsatzfahrzeug (Bild). Ein Epoche-III-Klassiker ist der BMW 600, der als Modell der Baugröße 0 mit Wohnanhänger für nostalgische Gefühle sorgt. Ebenfalls im Maßstab 1:43 rollt das Coupé des B-Kadetts an. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

HEWA ▸ *Telegrafenmasten und -kletterer*



Für H0 und Z bietet Hewa Telegrafenmasten diverser Ausführung an, darunter mit Einfach- oder mit Doppelisolator (Bild). Die H0-Sets enthalten zudem je einen Wartungsarbeiter und ein Ölkännchen (Bild). Info und Bestellung: HeWa Modellbau & Zubehör, Amselschlag 5, 90579 Langenzenn, Tel./Fax (09101) 7721, www.modellbaufarben.de.

REVELL ▸ *Lotus Cortina und Rolls Royce Phantom I in I*

Für Fans der Spur I kommen gleich drei Modellautos und ein Hubschrauber via China aus dem ostwestfälischen Bünde. Der Audi Sport quattro S1 (Bild lks.) und der Lotus Cortina (Bild re.) sind zwar getreu den Rallye-Vorbildern für den Einsatz auf Slot-Racing-Bahnen ausgerüstet, machen sich aber auch als hochdetaillierte Standmodelle gut. Auf 5000 Stück limitiert ist der Klassiker-Bausatz des Rolls Royce Phantom I im Maßstab 1:32, der auch auf der Nürnberger Messe zu bestaunen war. In derselben Nenngröße aufgelegt wurde der moderne Eurocopter EC135 in Ausführung der Luftrettung des Bundesinnenministeriums. Info: www.revell.com.



MA KA MO ▸ *Güterboden Hadmersleben in H0*



„Endlich mal ein Güterschuppen und kein Schüppchen", ließ eine Modellbahnerin zum neuesten Streich des Magdeburgers Walfried Fehse vernehmen. Das Kartonmodell hat einschließlich der Rampen eine stolze Länge von 90 Zentimetern in H0! Info und Bestellung: Ma Ka Mo Modellbogendesign, Walfried Fehse, Am Kleinen Silberberg 2, 39128 Magdeburg, Tel./Fax (0391) 2580869, E-Mail: fehse_8@web.de, Internet: www.makamo-modellbogen.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MB CROTTENDORF ▸ *Reko-19 in H0*



Der sächsische Hersteller hochwertiger Dampflokmodelle offeriert mit der Reko-19 (ab 1970: BR 04) der Deutschen Reichsbahn seine erste echte Eigenentwicklung. Die VES-M hatte zwei „Sachsenstolz" 19.0 für Mess- und Indizierfahrten entsprechend umbauen und mit Rekokesseln der Bauart 39 E ausstatten lassen. Info und Bestellung: MB Crottendorf, Zwönitztalstr. 27, 09235 Burkhardtsdorf OT Kemtau, Tel./Fax (037209) 690758, www.modellbahnmanufaktur-crottendorf.de.

FALLER ▸ *Elektronisches Stellwerk in H0*

Moderne H0-Bahnzeiten: Die Epoche VI bedient der Bausatz des typischen elektronischen Stellwerks der DB AG. Das EStW gibt es als verklinkerte (Bild) und als verputzte Ausführung. Info: Gebr. Faller GmbH, Postfach 1120, 78148 Gütenbach, Tel. (07723) 6510, Fax (07723) 651123.



WIKING ▸ *Golf VI als Zweitürer in H0*



Zum topaktuellen Golf VI (Bild) bildet der Mercedes-Benz L 710 als Koffer-Lkw der Bereitschaftspolizei (Bild) einen reizvollen Kontrast. Der Berliner Doppeldeckbus D89 (Bild) kehrt mit neuer Werbebotschaft auf die H0-Straßen zurück. Eine einmalige H0-Sonderedition der Wirtschaftswunderreihe entstand aus reaktivierten historischen Originalformen der Berliner Modellautobauer. Info: www.wiking.de.

KISS ▸ *01.10 mit Altbaukessel in Spur I*

Aufgrund zahlreicher Anfragen hat Kiss die BR 01.10 mit blauem Altbaukessel und silbernen Kesselringen nochmals zum Bestellen angeboten. Die Ausführung des Modells orientiert sich an der ersten Serie, es wird die neueste Generation an Digitaltechnik und Rauchgeneratoren verwendet. Info und Bestellung: Kiss Modellbahnen, Friedrichstr. 12a, 68519 Viernheim, Tel. (06204) 98668-0, Fax -29.

WEINERT ▸ *01.10 und Straßenroller in H0*

Als Komplettbausatz wird bei Weinert die BR 01.10 in der Altbauvariante angeboten. Sie ist mit NEM- und mit RP-25-Radsätzen lieferbar. Desweiteren ist ein Straßenroller neu im Sortiment. Dieser beruht auf zwei- und vierachsigen Grund- und Mitteleinheiten, die zu mehrachsigen Tiefladeanhängern erweitert werden können. Info: www.weinert-modellbau.de.

ROCO ▸ *Licht im Bpmz für H0*



Die maßstäblichen Bpmz 294.3 der DB AG liefert Roco mit serienmäßig installierter Innenbeleuchtung aus (Bild). Einst von Klein-Modellbahn stammt der mit einer Plane überzogene O-Wagen Omm 52 der Deutschen Bundesbahn (Epoche III, Bild). In einer interessanten Lackierungsvariante wird der Taurus 1216 921 „Adria" (Bild) angeboten. Info: www.roco.cc.

I.S. MODELS ▸ *KBE-V13 in H0*



Neu im Angebot bei I.S. Models ist ein H0-Modell der V 13 (Bild), die bei der Köln-Bonner Eisenbahn eingestellt war. Die auf Basis des Roco-Modells gefertigte Lok erhielt eine neue Beschriftung und eine geänderte Dachkonstruktion. Das Modell kann bis zum 30.09.2009 bei I.S. Models bestellt werden. Außerdem gibt es auf Basis der DR-Roco-V 100 die Lok „Katharina" der RT&L. Info: I.S. Modellbau, Hagener Str. 290, 57223 Kreuztal, Tel. (02732) 86647, E-Mail: webmaster@is-modellbau.de, Internet: www.is-modellbau.de.

BUSCH ▸ *GL-Klasse und EMW-Cabrio in H0*

Im Gespann rollt eine metallicfarbene Mercedes-Benz-GL-Klasse an, die einen Pferdetransportwagen zieht (Bild). In der „CMD-Collection" erscheint das Cabrio 327, das nach BMW-Vorbild nach dem Zweiten Weltkrieg im Eisenacher Werk hergestellt wurde und daher „EMW" genannt wurde (Bild). Info: www.busch-model.com.



PIKO ▸ *Belgische Sachsen in H0*

Beide Weltkriege ließen sächsische Abteilwagen mit langem Radstand nach Belgien gelangen. Sie sind Vorbild für die H0-Modelle des Personenwagens dritter Klasse und des Packwagens. Ein vierachsiger sächsischer Abteilwagen erster und zweiter Klasse der Niederländischen Staatsbahn (NS) ist Vorbild für eine H0-Variante. Im Hobby-Programm erscheint der Taurus als MRCE-Dispolok der Epoche VI. G-Startsets mit einer amerikanisierten 80-Tenderlok rollen als Güterzüge auf Gartenbahngleise. Info: www.piko.de.

MÄRKLIN ▸ *Behältertragwagen in H0*



Als H0-Museumsjahreswagen 2008 ist mittlerweile der Behältertragwagen Bt 10 (Bild) erhältlich, beladen mit drei pa-Behältern der Bauart Efkr, zur Aufnahme des Märklin-Magazins laut Anschriften allerdings denkbar ungeeignet. Info: www.maerklin.com.

HÄDL ▸ *W50-Kipper in TT*



Ralf Hadler bietet zwei neue Varianten des Muldenkippers W 50 LA an, die sich neben der Farbgebung in der Bereifung unterscheiden: Der im Bild graue Lkw hat so genannte Ballonräder, die sich auf Baustellen und in unwegsamem Gelände besser bewährten als die Normalbereifung. Info: Ralf Hadler, Hauptstr. 47, 18299 Laage, Tel. (038459) 31620, www.haedl.de.

LIMA ▸ *V36 der DR mit Explosionsschutz als H0-Modell*

Bei der SNCF eingestellt ist das Vorbild des H0-Großraum-Kühlwagens der Schweizer Interfrigo. Auch der vierachsige Autotransportwagen der Französischen Staatsbahn ist vorbildgerecht im internationalen Schienengüterverkehr im Einsatz. Für den Betrieb in sensiblen Bereichen insbesondere der Chemieindustrie gerüstet zeigte sich das Vorbild der H0-V36 der DR mit Explosionsschutz (Bild), die bei der DR die Baureihenbezeichnung 103 trug. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

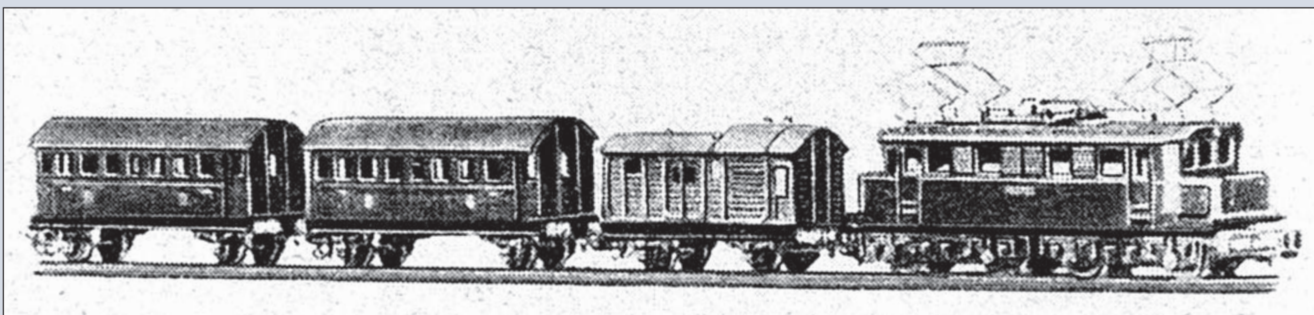


MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 20 JAHREN: *„Vierzsch Jahre...“ – Rückblick auf die DDR-Modellbahnindustrie*

● Der nahende 40. Republikgeburtstag veranlasste die Redaktion des MODELLEISENBAHNER, im Heft 8/1989 über die frühe Modellbahnindustrie seit Gründung der DDR (1949) zu berichten. Das Maß der Dinge waren damals die Spur 0 und Wechselstrombetrieb. Die Firma Zeuke & Wegwerth setzte von Anfang an auf industrielle Produktion und stellte die Fahrzeuggehäuse aus Duroplast statt aus Blech her. 1952 schlug die Stunde der DDR-H0-Bahn: Der „Pico-Express“ nahm im Zweileiterbetrieb Fahrt auf und brachte die Modellbahn ins Wohnzimmer. Firmen wie Gützold, Herr und Schicht bereicherten in der Folgezeit das H0-Programm immer wieder mit interessanten Fahrzeugen. Und doch: In den 1950er-Jahren standen auch in der DDR technische Systeme und verschiedene Niveaus noch nebeneinander.



RIETZE

Ausbau des Standorts Zwickau

Eine neue Produktionshalle für den Formenbau und die neue Spritzerei lässt die Altdorfer Firma Rietze derzeit an ihrem Produktionsstandort Zwickau bauen. Geplant ist, so das Unternehmen, dass die Altdorfer Spritzerei nach Zwickau umzieht und stattdessen in Altdorf eine moderne Lackiererei entsteht. „Wir entscheiden uns bewusst für den Produktionsstandort Deutschland, investieren hier, sichern damit Arbeitsplätze, erhalten das Know-how in Deutschland und gewinnen gegenüber unseren Mitbewerbern“, erklärte Geschäftsführer Lothar Rietze.

MÄRKLIN

Investmentbank mit im Boot

Wie Insolvenzverwalter Michael Pluta mitteilte, werden die Verhandlungen mit den potentiellen Märklin-Investoren jetzt durch eine Investmentbank unterstützt: „Der Investorenprozess soll professionell durch eine Investmentbank begleitet werden. Dabei ist die Wahl auf die Investmentbank Close Brothers gefallen.“ Die Beraterbank aus London, immerhin schon mit einer 130-jährigen Firmengeschichte, arbeitet mit der Pluta-GmbH auch zumindest in einem weiteren Insolvenzfall zusammen. Wie weiter zu erfahren war, traf die Entscheidung für Close Brothers der Gläubigerausschuss. Es hatten mehrere Kandidaten zur Wahl gestanden.

FIRMEN

Traditionsmarke feiert – Piko ist 60

● Reichlich 14 000 gut gelaunte große und kleine Modellbahnfreunde ließen es sich am 20. Juni nicht nehmen, dem Geburtstagskind, der Firma Piko in Sonneberg, beim sechsten Tag der offenen Tür einen Besuch abzustatten. Dort bot sich Gelegenheit, den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen über die Schulter zu schauen. Lange Schlangen an den Verkaufsständen oder rund um vorgestellte Neuheiten ließen zeitweilig gar die Wirtschaftskrise vergessen. Nicht weniger als vier Sonderzüge aus allen Himmelsrichtungen kamen an diesem Tag nach Sonneberg. Aus Leipzig kam E 44 044, aus Ilmenau dampfte 94 1538 heran, 03 2295 kam aus Stuttgart, und mit dem LINT war auch ein moderner Triebwagen vertreten.

Foto: Gross



Bei strahlendem Sonnenschein pilgerten ganze Familien zum nunmehr sechsten Tag der offenen Tür zu Piko nach Sonneberg.



MESSE-KALENDER

2. BIS 4. OKTOBER 2009:
Modell & Hobby, Leipzig

30. OKTOBER BIS 01. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen

5. BIS 9. NOVEMBER 2009:
Die Modellbahn, München, Veranstaltungscenter

20. BIS 22. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Bremen

TILLIG

„Es geht alles normal weiter!“

Aus gesundheitlichen Gründen hat Hans-Jürgen Tillig, Geschäftsführer und Mitgesellschafter der Firma Tillig Modellbahnen GmbH und Co. KG, sich Anfang Juni von seinen Aufgaben durch die Gesellschafterversammlung entbinden lassen. Der Firmengründer gilt nicht zu Unrecht als Retter der Spur der Mitte und wird seinem Unternehmen auch weiterhin beratend zur Seite stehen wollen. Wir sprachen mit Uwe Hoffmann, Marketing- und Vertriebsleiter, über das Ende einer Ära, an deren Erfolgsprinzip, dem Enthusiasmus für die Nenngröße TT, die Firma Tillig auch künftig festhalten will.

MEB: Herr Hoffmann, Hans-Jürgen Tillig gilt völlig zu Recht als TT-Urgestein, ohne dessen Engagement die Spur der Mitte wohl nicht überlebt hätte. Was bedeutet sein Ausscheiden für die Firma Tillig?

Uwe Hoffmann: Wichtig ist auf jeden Fall, es geht alles normal weiter! Auch wenn sich der Pioniergeist, die Werte und das Engagement für TT natürlich in seiner Person in besonderem Maße verkörpern, so ist doch gerade in diesem gewachsenen Unternehmen in keiner Weise zu befürchten, dass es zu einem Abbruch kommt, im Gegenteil, die Entwicklung, wie wir sie in den letzten Jahren angegangen sind, wird so weitergehen.

MEB: Wird es Veränderungen geben, zum Beispiel in der Person eines Nachfolgers?

Uwe Hoffmann: Nein, die Führung unseres Unternehmens setzen Karl-Ernst Krusche und Wilhelm Oberle, die auch bislang bereits als Geschäftsführer tätig waren, in bewährter Weise fort. Es wird also keinen Strategiewechsel geben.

MEB: Die Kontinuität bleibt also gewahrt?

Uwe Hoffmann: Wichtig für unsere Modellbahn-Kunden, Fachhändler und Geschäftspartner ist auf jeden Fall, zu wissen, dass sich an unserer Geschäftspolitik nichts ändern wird. Das Management und der bekannte gute Service stehen unseren Kunden wie bisher in gewohnter Weise zur Verfügung.

MEB: Ist die Firma Tillig also gut aufgestellt in Zeiten der Wirtschaftsflaute?

Uwe Hoffmann: Das Jahr ist wirklich gut angelaufen. Die vielbeschworene Krise ist bei uns bislang nicht angekommen.

MEB: Ist es richtig, dass Hans-Jürgen Tillig als Berater weiter zur Verfügung stehen wird?

Uwe Hoffmann: Was die künftigen Pläne von Herrn Tillig betrifft, soll er doch zunächst erst einmal Zeit und Ruhe zur Genesung haben. Alles weitere wird sich dann ergeben.

MEB: Wir danken Ihnen für die Bereitschaft zu diesem Kurzinterview und wünschen auf diesem Wege Hans-Jürgen Tillig alsbaldige gute Besserung.

TECHNOMODELL

Gerhard Walter (†)

● 1971 entwickelte Gerhard Walter einen zweiachsigen Personenwagen, sein erstes H0e-Modell und gedacht als Souvenir für die Teilnehmer des MOROP-Kongresses in Dresden. Die Programme von HERR und später von „technomodell“ entstanden unter seiner maßgeblichen Mitarbeit. In der Nacht vom 17. zum 18. Juni 2009 ist Gerhard Walter in seinem Haus friedlich eingeschlafen. Seinen größten Wunsch, ein Fortbestehen von „technomodell“ sicherzustellen, hat er sich noch erfüllen können. Am 17. Juni hat Gerhard Walter noch die Verträge unterzeichnet. Mit Wirkung vom 1. Juli übernimmt Werner Hammer, Geschäftsführer von Profi-Modell Thyrow (Pmt), das Programm von „technomodell“. Bei Werner Hammer sah Familie Walter das Fahrzeug- und Zubehörprogramm in vertrauensvolle Hände und an einen kompetenten Nachfolger weitergereicht. Die Dresdner Werkstatt wird in den kommenden Monaten weiter bestehen bleiben und die beiden Mitarbeiter werden die Produktion aufrechterhalten.



Foto: H. Scholz

Er war der Pionier der Schmalspurszene in der DDR und spiritus rector der Hersteller HERR und „technomodell“: Dipl.-Ing. Gerhard Walter (†).

Nur die Verkaufssamstage müssen entfallen. Barbara Walter möchte sich im Sinne ihres Mannes bei allen Kunden, Geschäftspartnern, Freunden, Branchen-Kollegen und Mitarbeitern recht herzlich für das gezeigte Interesse und die immer gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit bedanken. Barbara Walter liegt es am Herzen, dass unter Federführung von Werner Hammer die Modelle bei Pmt weiter am Markt bleiben können, das Lebenswerk ihres Mannes weiterlebt und den Modelleisenbahnfreunden und vor allem jenen, die es werden wollen, erhalten bleiben.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (01805) 566201- 63*
Fax (01805) 566201- 94*
*14 Cent die Minute aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422




Foto: Slg. Böttger


Foto: Tiedtke

SACHSEN-SPUREN

Viere K, Kreuzspinne: Sächsisch durch und durch ist Hans-Heinrich Schuberts H0- und H0e-Anlage.

HARTMANNS WERKE

Vor 200 Jahren wurde Richard Hartmann geboren. Das Wirken von Sachsens Lokomotivkönig wird nun gebührend gewürdigt. Das war längst nicht immer so.

Das September-Heft erscheint am **12. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Groß

DER ANFANG VOM ENDE

Die Einsätze der E10 werden seltener. Wir fahren mit ihr durch eines ihrer letzten Reviere.

Außerdem

Schleifen-Jubiläum

Ihr 100-jähriges Bestehen und zugleich 50 Jahre roter Brummer feiert die Mainschleifenbahn.

Laubfreuden

Im Artemanos-Modellbaumseminar geht´s nun Schlag auf Schlag mit Bauanleitungen für Wald und Garten.

Einstellungssache

Der zweite Teil des Foto-Workshops widmet sich der Belichtung.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


Foto: Tiedtke

MINITOR ZUR WEITEN WELT

Schiffe, Eisenbahn und Riesenkräne: Railzminiworld in Rotterdam macht Seehafen alle Ehre.


Foto: G. Habermann

BEWEGTES LEBEN

Zerstört und wieder aufgebaut: Dirschaus Weichselbrücken haben Weltgeschichte erlebt.


Foto: Slg. Schumacher